

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN

FACULTÉ DE DROIT

C E N T R E D E D R O I T D E S O B L I G A T I O N S

Livre 72.
L'assurance de la responsabilité civile automobile

par
Hélène DE RODE

Doc. 99/14

*Paru in « Responsabilités. Traité théorique et pratique »,
Kluwer Editions juridiques, Belgique, 1999.*

LIVRE 72. L'ASSURANCE DE LA RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE

Hélène de Rode
Maître de conférences invité à l'U.C.L.
Avocat

INTRODUCTION

1. L'assurance de la responsabilité civile automobile est, avec l'assurance contre les accidents du travail, l'assurance obligatoire la plus répandue dans le monde. Elle nous paraît si naturelle et si nécessaire qu'on a peine à réaliser qu'elle n'est devenue obligatoire en Belgique que depuis la loi du 1er juillet 1956. Son importance dans le secteur des assurances est devenu considérable: en 1996, l'encaissement des primes dans ce secteur était de près de 68 milliards de francs¹.

La réglementation applicable à cette assurance s'est également considérablement développée, notamment par l'effet des efforts d'harmonisation des législations dans ce domaine au sein des pays du Benelux et des pays de la Communauté européenne.

Chapitre I. REGLEMENTATION DU CONTRAT D'ASSURANCE R.C. AUTOMOBILE

§ 1. Réglementation belge

2. Le contrat d'assurance RC automobile est soumis à la loi du 21 novembre 1989², qui a remplacé l'ancienne loi du 1er juillet 1956. Cette loi a été complétée par divers arrêtés royaux (A.R. du 13 février 1991, portant mise en vigueur et exécution de la loi; A.R. du 3 février 1992, relatif à la tarification; A.R. du 14 février 1992, relatif au contrat-type d'assurance³; A.R. du 19 octobre 1995 portant exécution de l'article 1er de la loi). La loi a aussi été complétée par la loi du 30 mars 1994 qui a introduit un article 29 bis et un article 29 ter, loi modifiée ensuite par celle du 13 avril 1995.

Comme tous les contrats d'assurance terrestre, le contrat d'assurance R.C. automobile est aussi régi par la loi du 25 juin 1992 (modifiée par la loi du 16 mars 1994, complétée par des arrêtés d'exécution des 24 août 1992, 25 août 1992, 24 décembre 1992). Les règles de cette loi applicables à tous les contrats d'assurance (art. 4 à 36) s'appliquent à l'assurance R.C.

¹ *L'assurance en Belgique, rapport d'activités 1997*, Bruxelles, U.P.E.A., p. 14. En 1973, il était de 18 milliards de francs.

² Il ne peut être dérogé à cette loi par des conventions qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées (art. 31).

³ Les contrats d'assurance R.C. automobile obligatoire doivent correspondre à l'arrêté; il peut y être dérogé en faveur du preneur d'assurance, de l'assuré ou de tout tiers concerné (art. 1er, al. 1 et 2 de l'A.R.).

automobile, de même que les règles qui concernent les assurances indemnitaires (art. 37 à 47), les assurances de dommages (art. 51 et 52), les assurances de responsabilité (art. 77 à 89).

La loi du 9 juillet 1975 sur le contrôle des entreprises d'assurance (loi modifiée par A.R. du 12 août 1994, complétée par les A.R. des 16 décembre 1981, 23 octobre 1995, 19 février 1997) concerne également l'assurance automobile. Diverses dispositions de la loi de contrôle concernent le Fonds commun de garantie automobile et le Bureau belge des assureurs automobiles.

§ 2. Textes internationaux

3. La législation belge est en partie issue de textes internationaux.

La loi du 21 novembre 1989 comprend diverses règles qui correspondent aux Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966, ratifiée par la loi belge du 19 février 1968. La Cour de Justice Benelux est compétente pour interpréter ces Dispositions communes, dans la mesure où elles sont reprises dans notre loi (Protocole du 26 septembre 1968, ratifié par la loi belge du 2 février 1971)⁴.

La législation belge a aussi été influencée par diverses directives européennes: ainsi la directive du 24 avril 1972, celle du 30 décembre 1983, celle du 14 mai 1990 ont entraîné diverses modifications de notre législation. Une quatrième directive est en préparation⁵. Il faut encore citer la directive du 8 novembre 1990 concernant la libre prestation de services dans ce secteur. L'interprétation des directives, qui appartient à la Cour de Justice des Communautés européennes, a donné lieu à une jurisprudence importante.

Chapitre II L'OBLIGATION D'ASSURANCE

Section 1. Champ d'application

§ 1. Principe

4. Le principe de l'obligation d'assurance est posé dans l'article 2 § 1er de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automoteur:

⁴⁴ La Cour de cassation est tenue de poser à la Cour de Justice Benelux les questions d'interprétation des dispositions communes soulevées devant elle (Cass., 21 juin 1989, *Pas.*, I, 1157).

⁵ Proposition de directive présentée par la Commission le 13 octobre 1997 (*J.O.C.E.*, 13 novembre 1997, C 343/11). Elle concerne la généralisation de l'action directe, l'obligation pour les assureurs des Etats membres d'avoir un représentant dans les autres Etats membres, la création d'organismes d'information et d'indemnisation. Au sujet de cette proposition de directive, cf. *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L.-U.C.L., 1998, à paraître.

"Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus"

L'obligation d'assurance est liée, d'une part, à la notion de véhicule automoteur, d'autre part à la description du champ territorial de l'assurance.

Selon l'article 1er, alinéa 1er de la loi, la notion de véhicule automoteur concerne les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique et sans être liés à une voie ferrée. Tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie; les remorques sont assimilées au véhicule automoteur (art. 1er, al. 2⁶).

Les dommages causés aux tiers par la remorque sont dès lors couverts par l'assureur du véhicule remorquant, mais non les dommages à la remorque. Jugé qu'un véhicule remorqué n'est pas une remorque, les dégâts qui lui sont causés pendant le remorquage étant couverts⁷; jugé encore que l'assurance couvre tout le convoi formé par un véhicule tracteur, soit également une voiture dont une partie repose sur la remorque, l'autre sur le sol⁸.

§ 2. Débiteur de l'obligation d'assurance

5. En vertu de l'article 2 § 1er, alinéa 2 de la loi, l'obligation d'assurance incombe au propriétaire du véhicule; cette obligation est suspendue pendant la durée du contrat qui aurait été souscrit par une autre personne.

L'assurance doit être souscrite auprès d'un assureur agréé à cette fin ou dispensé de l'agrément en vertu de la loi de contrôle (art. 2, § 1er, al. 3 de la loi).

§ 3. Objet de l'assurance: la responsabilité liée à l'usage du véhicule désigné

6. L'assurance concerne le véhicule désigné par le contrat. Une assurance couvrant la responsabilité d'une personne désignée, au volant d'un véhicule quelconque, ne correspond pas à l'assurance légalement obligatoire⁹.

Le véhicule couvert est habituellement désigné dans le contrat par sa marque, son type, son numéro de châssis, son année de fabrication, éventuellement sa marque d'immatriculation. La marque d'immatriculation n'est pas un élément essentiel¹⁰.

⁶ L'arrêté royal du 19 octobre 1995 impose la souscription d'une assurance RC obligatoire distincte pour les remorques qui ne sont pas reprises dans la liste de son article 1er.

⁷ Comm. Bruxelles, 24 mai 1993, *R.D.C.*, 1994, p. 336, note J.L. FAGNART.

⁸ Cass., 27 mars 1991, *J.T.*, 1991, p. 474.

⁹ Ainsi, le droit propre de la personne lésée, prévu à l'article 6 § 1er des Dispositions communes annexées à la Convention Benelux du 24 mars 1996 est inapplicable à l'assurance qui couvre la responsabilité civile d'une personne déterminée en tant que conducteur d'un véhicule quelconque, non désigné au contrat (C. J. Benelux, 10 mai 1993, *R.D.C.B.*, 1994, p. 333).

7. Plusieurs précisions méritent d'être apportées.

a. Différence entre le véhicule désigné et le véhicule auteur de l'accident

Les polices couvrant des véhicules munis de "plaques marchand"¹¹ définissent habituellement la garantie en fonction d'une cylindrée maximum des véhicules couverts. Lorsque la plaque marchand mentionnée dans le contrat a été apposée sur un véhicule dont la cylindrée était supérieure à celle prévue par la police, il est admis que ce dépassement de cylindrée est inopposable à la victime et que l'assureur est tenu de l'indemniser¹².

De même, le fait que le véhicule avec lequel l'accident a été provoqué dépasse en puissance ou en tonnage celui décrit dans les conditions particulières du contrat est considéré comme inopposable aux victimes¹³ (cf aussi infra, n° 60 et 61).

b. Extension: le véhicule de remplacement et le véhicule conduit occasionnellement

La garantie est étendue à d'autres véhicules que le véhicule désigné:

- au véhicule de remplacement: pendant trente jours maximum, est couvert le véhicule appartenant à un tiers et affecté au remplacement du véhicule assuré, lorsque ce dernier est inutilisable;
- au véhicule appartenant à un tiers et conduit occasionnellement, bien que le véhicule assuré soit en usage (art. 4 du contrat-type).

Ces extensions de garantie n'impliquent aucune déclaration préalable à l'assureur. Elles comprennent la responsabilité civile du preneur d'assurance, de son conjoint et de ses enfants, s'ils habitent avec lui et ont atteint l'âge légal de conduire, leur responsabilité étant couverte en tant que conducteur ou en tant que civilement responsable du conducteur. L'article 4 définit de façon détaillée l'étendue et les modalités de ces extensions de garantie.

Il a été jugé que l'extension liée à la conduite occasionnelle ne doit pas avoir pour origine un fait ou un événement occasionnel, au sens de l'article 4, b du contrat-type¹⁴.

§ 4. Champ territorial de l'obligation d'assurance

8. Il faut distinguer le champ territorial de l'obligation d'assurance et l'étendue territoriale de l'assurance.

¹⁰ Si les parties au contrat n'ont pas prévu que l'assurance serait liée à une plaque d'immatriculation, la couverture est due même si le véhicule a été muni de fausses plaques (Bruxelles, 16 janvier 1991, *Dr. circ.*, 1991, p. 168).

¹¹ Les plaques "marchand" et "essai" sont réglementées par l'arrêté royal du 8 janvier 1996 (*Mon. B.* du 2 février 1996).

¹² Bruxelles, 18 juin 1991, *Dr. circ.*, 1992, p. 43; C. J. Benelux, 17 décembre 1992, *J.L.M.B.*, 1993, p. 402.

¹³ Cass., 15 novembre 1988, *Pas.*, 1989, p. 275 et note; Civ. Bruxelles, 25 septembre 1989, *Bull. Ass.*, 1990, p. 750 et note J.R.

¹⁴ Cass., 18 janvier 1994, *R.W.*, 1994 - 1995, col. 24.

Il résulte de l'article 2 § 1er alinéa 1er de la loi que l'obligation d'assurance est limitée à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. La mise en circulation d'un véhicule sur un terrain privé n'implique donc pas l'obligation d'assurance¹⁵.

En revanche, le champ territorial de l'assurance défini par le contrat-type n'est pas limité aux lieux qui impliquent l'obligation d'assurance. Le véhicule obligatoirement assuré sera couvert sur tous les terrains, même totalement privés (art. 1er, al. 5 du contrat-type).

L'assurance doit couvrir les dommages survenus en Belgique ainsi que sur le territoire des Etats membres de la Communauté Européenne et dans divers autres Etats (art. 3, § 1er, al. 2 de la loi; art. 1er, al. 2 du contrat-type)^{16 17}.

§ 5. Personnes dispensées de l'obligation d'assurance

9. L'article 10 de la loi du 21 novembre 1989 définit les personnes qui sont dispensées de l'obligation d'assurance.

Il s'agit en premier lieu de l'Etat, des Régions, des Communautés, de la Régie des Télégraphes et Téléphones, de la Régie des Voies Aériennes, de la SNCB, de la SNCV, de la Régie des Transports Maritimes, de la Régie des Postes; ils ne sont pas tenus de souscrire une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom mais, s'ils usent de cette dispense, ils doivent couvrir eux-mêmes la responsabilité à laquelle ces véhicules peuvent donner lieu, conformément aux dispositions de la loi¹⁸ (art. 10 § 1er).

Les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux peuvent bénéficier de ce régime, si cette autorisation est accordée par arrêté royal (art. 10 §2).

Section 2. Preuve et sanction du respect de l'obligation d'assurance

10. Compte tenu du caractère obligatoire de l'assurance RC automobile, il importe de distinguer soigneusement la preuve de l'existence de l'assurance vis-à-vis des victimes, la preuve de cette assurance entre l'assureur et l'assuré, enfin la preuve du respect de l'obligation vis-à-vis des autorités publiques.

§ 1. Preuve de l'existence d'une assurance vis-à-vis des victimes

11. Le premier élément de preuve qui peut être invoqué vis-à-vis de la personne lésée, pour établir la souscription de l'assurance obligatoire, est la demande d'immatriculation du véhicule, revêtue du sceau et de la signature de l'assureur. Il est admis que l'assureur qui revêt

¹⁵ Cass., 6 février 1997, *J.L.M.B.*, 1997, p. 1318, obs. B. DELACROIX.

¹⁶ La garantie accordée est différente dans les pays étrangers: cf. infra, chapitre VIII.

¹⁷ La Slovénie est le dernier pays en date auquel la garantie obligatoire a été étendue (A.R. du 1er mars 1998, modifiant l'A.R. du 13 février 1991, Mon. B. du 10 avril 1998).

¹⁸ Cass., 14 juin 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 1057; Cass., 9 mai 1986, *Pas.*, 1986, I, p. 1091.

la demande d'immatriculation d'un véhicule de son sceau et de sa signature s'engage à couvrir la responsabilité civile liée à ce véhicule à partir de la date à laquelle il envoie cette demande à l'Office de la Circulation routière¹⁹ (art. 19 de l'A.R. du 11 janvier 1990, remplaçant l'art. 26 bis de l'A.R. du 31 décembre 1953).

D'autre part, le certificat international d'assurance, la "carte verte" délivrée par l'assureur, établit vis-à-vis des personnes lésées la conclusion du contrat et la durée de la couverture (art. 7 al. 1er et 2 de la loi; art. 5 al. 1er et 4 de l'A.R. du 13 décembre 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989). Cependant la carte verte prouve seulement la conclusion du contrat: après sa délivrance, le contrat peut avoir été suspendu, résilié ou annulé. La carte verte n'a dès lors que la force probante d'une présomption; l'assureur peut renverser cette présomption en apportant la preuve du fait que le contrat a été annulé, suspendu ou résilié avant le sinistre^{20 21}. L'article 5, alinéa 2 de l'arrêté royal du 13 décembre 1991 prévoit que la délivrance de la carte verte est subordonnée au paiement préalable de la prime, correspondant à la période d'assurance prévue au contrat; à titre de sanction, l'alinéa 3 précise que l'assureur qui délivre le certificat sans attendre le paiement de la prime renonce à suspendre la garantie et à résilier le contrat pour défaut de paiement de la prime pendant toute la durée de validité de la carte verte. Dans une telle hypothèse, l'assureur est donc tenu à l'égard des victimes sans discussion possible²².

L'article 7 alinéa 3 de la loi prévoit également la possibilité d'imposer, par arrêté royal, une vignette qui serait apposée de manière apparente sur le véhicule, de manière à faciliter le contrôle du respect de l'obligation d'assurance. Cet arrêté royal n'a pas été instauré jusqu'à présent²³.

La résiliation, l'expiration ou la suspension du contrat, intervenues avant la survenance du sinistre, sont opposables aux victimes (art. 87 § 1er al. 2 de la loi du 25 juin 1992)²⁴.

§ 2. Preuve de l'assurance entre assureur et preneur d'assurance

12. Selon l'article 10, § 1er de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, l'existence du contrat doit être établie par écrit, quelle que soit la valeur des engagements, sous réserve de l'aveu et du serment²⁵. La preuve par témoins ou présomption n'est admise que lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit au sens de l'article 1347 du Code civil.

¹⁹ Cass., 6 novembre 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12915; Cass., 19 juin 1990, *Pas.*, I, 1990; Bruxelles, 29 novembre 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12811; Cass., 18 novembre 1981, *J.T.*, 1982, p. 342.

²⁰ B. DUBUISSON, "Commentaires des articles 1 à 11", in *La nouvelle réglementation de l'assurance RC automobile*, Academia - Bruylant, 1990, pp. 37 à 40; C. VAN SCHOU BROECK, G. JOCQUE, A. VANDERSPIKKEN, H. COUSY, "Overzicht van rechtspraak. Verzekering motorrijtuigen", *T.P.R.*, 1-1998, p. 89.

²¹ En ce sens, Mons, 10 octobre 1989, *J.L.M.B.*, 1990, p. 250 (sommaire).

²² Liège, 24 mars 1994, *J.L.M.B.*, 1994, p. 1120; Civ. Verviers, 18 février 1998, inédit, *R.G.* n° 96/764/A.

²³ B. DUBUISSON, *op. cit.* à la note 20, pp. 36 à 39.

²⁴ Ce qui s'établit par le contrat, un accord conclu avec l'assuré ou une décision judiciaire intervenue avant le sinistre; Liège, 18 février 1992, *J.L.M.B.*, p. 663, note P.H.; Bruxelles, 4 décembre 1992, *Dr. circ.*, 1993, p. 10. Quant aux hypothèses de résiliation, cf. n° 56 et ss.

²⁵ Jugé que si le candidat assuré revendique l'existence du contrat, cette revendication est une forme d'acceptation de celui-ci, même si la police n'a pas été signée (J.P. Verviers, 14 mars 1994, *J.L.M.B.*, 1995, p. 735, note P.H.).

L'article 1328 du Code civil n'est pas applicable; la date de conclusion du contrat, mais aussi sa date d'expiration, sont opposables aux tiers.

En respectant ces conditions de preuve, l'assureur peut donc établir que le contrat n'était pas entré en vigueur lors de l'accident, qu'il était résilié ou suspendu, que la garantie était suspendue pour défaut de paiement de la prime.

§ 3. Preuve du respect de l'obligation d'assurance vis-à-vis de l'autorité publique

13. Un véhicule circulant dans un lieu où l'assurance RC automobile est obligatoire doit obligatoirement être muni de la carte verte: à défaut, le conducteur de ce véhicule peut être sanctionné pénalement (art. 23 de la loi du 21 novembre 1989).

C'est donc la carte verte qui établit vis-à-vis de l'autorité publique le respect de l'obligation d'assurance, dans un premier temps en tout cas. S'il s'avère, malgré l'existence d'une carte verte, que le véhicule n'était pas assuré, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule pourront être pénalement sanctionnés pour défaut d'assurance, dans les conditions prévues par l'article 22 § 1er de la loi du 21 novembre 1989. L'article 22 § 2 de la loi sanctionne quant à lui les organisateurs de courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse et les participants à ces courses qui ne sont pas couverts par l'assurance spéciale prévue à l'article 8 (cf. encore les articles 24 à 28, concernant l'application des diverses sanctions pénales).

Chapitre III. RESPONSABILITES COUVERTES

Section 1. Personnes assurées

§ 1. Le propriétaire et le conducteur du véhicule

14. Les notions de propriétaire et de conducteur d'un véhicule ne posent en principe pas de problème. En ce qui concerne la qualité de conducteur, il y a néanmoins des cas délicats: ce sont ceux où une personne qui n'est pas au volant met le véhicule en marche.

Il a été décidé qu'avait la qualité de conducteur celui qui a involontairement mis le véhicule en marche, sans être installé au volant, en voulant faire fonctionner le chauffage²⁶, ou en relâchant le frein à main²⁷, ou en allumant la radio²⁸ la qualité de conducteur ayant même

²⁶ Cass., 23 octobre 1983, *R.G.A.R.*, n° 9330, note J.L. FAGNART.

²⁷ Civ. Verviers, 1er octobre 1986, *R.G.A.R.*, n° 11419, note B. COMPANION.

²⁸ J.P. Binche, 13 janvier 1994, *J.L.M.B.*, 1995, p. 733.

été attribuée à un mécanicien qui, resté à l'extérieur du véhicule, avait involontairement provoqué la mise en marche du moteur en laissant tomber un outil sur le démarreur²⁹.

§ 2. Le détenteur du véhicule

15. La notion de détenteur fait davantage l'objet de discussions. Le principe admis est que le détenteur est la personne qui "*exerce par elle-même ou par un tiers le pouvoir de fait sur le véhicule automoteur*"; c'est la notion adoptée par la Cour de Justice Benelux³⁰ et mise en application par la Cour de Cassation³¹.

Le garagiste peut être le détenteur du véhicule qui lui a été confié en vue d'une réparation ou d'un entretien³². Le détenteur ne doit pas exercer lui-même l'autorité de fait sur le véhicule: il peut l'exercer par l'intermédiaire d'autrui, sans qu'il y ait nécessairement un lien de subordination³³. Il est également admis qu'à la qualité de détenteur la personne qui, étant autorisée par le propriétaire du véhicule à conduire ce dernier, confie momentanément la conduite à une autre personne³⁴.

Un problème particulièrement délicat concerne l'ouverture d'une portière: celui qui ouvre une portière est-il détenteur du véhicule? La qualité de détenteur du véhicule a été reconnue au passager ouvrant une portière³⁵ et même à un piéton ayant ouvert la portière d'un véhicule³⁶. Cette solution est discutable dans la mesure où un passager, a fortiori un piéton, n'exerce pas un pouvoir de fait sur le véhicule en tant que tel; nous ne pouvons qu'approuver A. Lorent lorsqu'il souligne que c'est précisément la raison pour laquelle l'article 3 § 1er alinéa 1er de la loi du 21 novembre 1989 a ajouté à la liste des personnes dont la responsabilité est couverte, les personnes transportées, ceci permettant de couvrir notamment la responsabilité des passagers ouvrant une portière³⁷.

§ 3. Autres personnes assurées

²⁹ Anvers, 22 février 1989, *Bull. Ass.*, 1989, p. 686; cf. encore J.L. FAGNART, "Examen de jurisprudence, 1981 à 1990, les assurances terrestres", *R.C.J.B.*, 1992, pp. 72 et ss., nombreuses réf. citées; cf. encore C. VAN SCHOUBROECK, G. JOCQUE et alia, *op. cit.*, pp. 115 et 116 et réf. citées.

³⁰ C.J. Benelux, 22 décembre 1981, *J.T.*, 1982, p. 510.

³¹ Cass., 8 septembre 1992, *Pas.*, 1992, I, 1000; cf. les références citées par A. LORENT, note sous Liège, 7 octobre 1997, *R.R.D.*, n° 86, pp. 96 et ss.

³² Civ. Bruxelles, 7 novembre 1989, *Bull. Ass.* 1990, p. 545 et note; Cass., 25 octobre 1984, *Bull. Ass.*, 1986, p. 375 (la qualité de détenteur est reconnue au garagiste à qui le preneur d'assurance avait confié son véhicule pour entretien, même si le garagiste n'avait pas exercé ce pouvoir de fait par lui-même, ayant confié le véhicule au chef d'atelier de son garage pour effectuer un essai, au cours duquel l'accident litigieux survint); cf. encore les autres références citées par A. LORENT, note citée, p. 98.

³³ Cass., 8 septembre 1992, *Dr. Circ.*, 1993, p. 67; cette qualité de détenteur doit être reconnue au locataire du véhicule, même s'il a confié le véhicule à un tiers qui le pilotait (Cass., 10 juin 1992, *J.L.M.B.*, 1993, p. 1425); cf. encore Cass., 14 septembre 1989, *Bull. Ass.*, 1990, p. 523, note J.R., qui confirme que le conducteur n'est pas nécessairement le détenteur.

³⁴ Cf. les références citées par A. LORENT, p. 98.

³⁵ Mons, 7 octobre 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 560.

³⁶ Liège, 7 octobre 1997, cité à la note 81 et obs. A. LORENT.

³⁷ Note déjà citée, p. 98.

16. En vertu de l'article 3 § 1er, l'assurance garantit également la responsabilité de toute personne transportée et de l'employeur des assurés, lorsque ceux-ci sont exonérés de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi sur les contrats de travail.

§ 4. Personnes exclues

17. La responsabilité de ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule par vol, violence ou par suite de recel est exclue (art. 3 § 1er); c'est le Fonds Commun de Garantie Automobile qui couvre les dommages causés par ces personnes (cf. **infra** n° 112 et ss?...).

Section 2. Victimes exclues

§ 1. Le responsable du sinistre et ses ayants droit et le travailleur exonéré légalement de sa responsabilité

18. La personne lésée est *"la personne victime d'un dommage dont l'assuré est responsable"* (art. 1er, d de la loi du 25 juin 1992). Le responsable du sinistre ne peut être indemnisé par l'assurance de responsabilité, pas plus que ses ayants droit: la Cour de Cassation l'a rappelé dans un arrêt du 2 mars 1995, dans lequel elle souligne que *"le dommage que l'on se cause à soi-même ne donne pas lieu à responsabilité en droit civil et, partant, ne peut entraîner pour l'assureur qui ... ne garantit qu'une responsabilité civile, obligation de le réparer"*³⁸.

Ce principe est confirmé par l'article 7, a du contrat-type, qui prévoit cependant que la personne responsable en vertu d'une responsabilité du fait d'autrui peut bénéficier de l'indemnisation.

L'article 7, a du contrat-type exclut également de l'indemnisation la personne exonérée de sa responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978³⁹.

Le bénéfice de l'indemnisation reste acquis à la personne partiellement responsable, pour la partie de son dommage imputable à un assuré (art. 7, a in fine du contrat-type).

§ 2. Exclusion des dommages matériels subis par certaines personnes

a. Principe: exclusion des dommages matériels en l'absence de lésions corporelles

19. La réparation des dommages matériels de certaines personnes est exclue, si elles n'ont pas subi de dommages corporels. Il s'agit du preneur d'assurance, du conducteur du véhicule

³⁸ *J.L.M.B.*, 1996, p. 339, obs. A. PIRARD.

³⁹ Liège, 9 juin 1992, *J.L.M.B.*, 1993, 1371, confirmé par Cass., 20 janvier 1993, *J.L.M.B.*, 93/1218 (sommaire). Cet arrêt souligne que l'article 46 de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail exclut, en principe, l'application de la règle de responsabilité civile du droit commun lorsqu'il s'agit d'un accident du travail et que l'action en indemnité est dirigée par un travailleur victime de l'accident contre son employeur ou un compagnon de travail; la couverture des dommages sort des limites du risque assuré en RC auto, en manière telle qu'il y a non assurance, ce que peut opposer l'assureur RC auto à la personne lésée.

assuré, du propriétaire et du détenteur du véhicule, du conjoint des diverses personnes déjà citées, des parents ou alliés en ligne directe de l'une des personnes précédentes, pour autant qu'ils habitent sous son toit et soient entretenus de ses deniers (art. 7, b du contrat-type; cette exclusion est autorisée par l'art. 4 § 1er de la loi du 21 novembre 1989).

Cette règle est jugée contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution par la Cour d'arbitrage. Un premier arrêt de cette Cour, rendu le 21 mars 1995⁴⁰, avait déclaré inconstitutionnel l'article 4 § 1er de la loi du 1er juillet 1956, dans la mesure où, en aucun cas, cet article n'autorisait les personnes qu'il permettait d'exclure du bénéfice de l'assurance obligatoire à renverser la présomption de collusion sur laquelle il était fondé. Un nouvel arrêt, du 7 juillet 1998⁴¹, condamne l'article 4 § 1er de la loi du 21 novembre 1989 pour le même motif, malgré la modification de ce texte par rapport à celui contenu dans la loi de 1956 (le nouvel article 4 § 1er restreint l'exclusion aux cas où les victimes n'ont pas subi de lésions corporelles). Dans la pratique, l'inconstitutionnalité de ce texte, constatée par cet arrêt, s'impose à toutes les juridictions dont la décision est susceptible d'appel, d'opposition, de recours en cassation; en effet, si ce texte doit être appliqué par l'une de ces juridictions, elle doit soit appliquer cet arrêt soit poser à nouveau la question préjudicielle à la Cour d'Arbitrage, qui n'a pas l'habitude de se déjuger⁴².

b. Exceptions: le vice des véhicules

20. Si les dommages matériels des personnes exclues par l'article 7, b sont dus à un vice du véhicule assuré, ils seront couverts (art. 7 b in fine).

Section 3. Responsabilités couvertes

§ 1. Principe

21. Selon l'article 3 § 1er de la loi, doit être couverte la "*responsabilité civile*" des personnes assurées. La loi vise donc la couverture de la responsabilité civile contractuelle tout comme celle de la responsabilité civile extra-contractuelle, fondée sur les articles 1382 et suivants du Code civil⁴³.

§ 2. Loi applicable

22. La responsabilité doit être déterminée "*en fonction de la loi applicable*" (art. 3 § 1er al. 4 de la loi du 21 novembre 1989). C'est la convention de La Haye du 4 mai 1971, entrée en vigueur en Belgique le 3 juin 1975, qui définit la loi applicable à la responsabilité née de l'accident.

⁴⁰ J.L.M.B., 1995, p. 499 et note P.H.

⁴¹ J.L.M.B., 1998, p. 1161, obs. J. TINANT.

⁴² Art. 26, 28, 29 de la loi du 6 janvier 1989 sur la Cour d'Arbitrage; sur la portée d'un arrêt de la Cour d'Arbitrage sur les autres procès, cf. H. de RODE, "L'arrêt de la Cour d'Arbitrage du 21 mars 1995 et ses conséquences quant aux actions de responsabilité ou la boîte de Pandore", *Bull. Ass.*, 1996, pp. 24 et 25.

⁴³ L'assurance concerne les dommages liés à la participation du véhicule à la circulation (C.J. Benelux, 10 octobre 1990, *Dr. Circ.*, 1991, p. 71 et note).

Par ailleurs, l'article 1er, alinéa 3 du contrat-type (en application de la directive européenne du 14 mai 1990) précise la loi qui régit l'étendue de la garantie d'assurance, lorsque le sinistre est survenu hors du territoire belge: la garantie accordée est celle prévue par la loi de l'Etat où le sinistre a eu lieu, à moins que la garantie offerte par la loi belge soit plus étendue.

Section 4. Etendue financière de la garantie

23. La garantie est en principe illimitée (art. 3 § 2 al. 1 de la loi).

Des plafonds de garantie sont cependant prévus pour certains risques particuliers:

1. la garantie est limitée à 50 millions de francs par sinistre, pour les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, ou résultant d'un accident nucléaire mais non couvert par la législation relative à la responsabilité en matière d'énergie nucléaire (art. 3 § 2 al. 2 de la loi; art. 5, b du contrat-type; art. 3 § 3 de la loi);

2. une limitation de la garantie à 2,5 millions de francs est prévue dans le cas d'une demande de caution par une autorité étrangère à la suite d'un accident survenu sur le territoire de l'un des pays couverts par la garantie obligatoire (art. 2 du contrat-type);

3. la couverture peut être limitée à 500 millions de francs par sinistre pour les cas prévus à l'article 8 de la loi (courses et concours de vitesse, de régularité et d'adresse; art. 3 § 2 al. 2 de la loi);

4. la garantie relative aux vêtements et bagages personnels des personnes transportées peut être limitée à 100.000 F par personne (art. 3 § 1er al. 3, 2° de la loi; art. 8 du contrat-type).

Section 5. Risques exclus

§. 1 Risques couverts vis-à-vis des victimes mais exclus vis-à-vis de l'assuré

24. En vertu de l'article 25, 2° du contrat-type, certaines fautes entraînent un recours total contre l'assuré auteur du sinistre, bien que les dommages causés soient couverts vis-à-vis des victimes. Il s'agit du sinistre intentionnel, du sinistre causé en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'utilisation de produits autres que des boissons alcoolisées, et du sinistre causé avec un véhicule ayant fait l'objet d'un abus de confiance, d'une escroquerie ou d'un détournement⁴⁴ (le recours ne s'exerce que contre l'auteur du délit ou son complice).

⁴⁴ L'assurance doit couvrir le conducteur coupable d'abus de confiance ou de détournement; si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, ce risque doit être couvert par le Bureau Belge des Assureurs Automobiles (Pol. Hasselt, 16 juin 1989, *J.J.P.*, 1990, p. 424).

§. 2. Risques non couverts

a. Participation du véhicule assuré à des courses autorisées

25. Les dommages résultant de la participation à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés sont exclus (art. 4 § 2 de la loi; art. 8 4° du contrat-type). L'organisation de telles courses est soumise à la souscription d'une assurance spéciale répondant aux conditions de la loi, qui couvre la responsabilité des organisateurs, des propriétaires, détenteurs et conducteurs des véhicules participant à la course. Moyennant la preuve de la souscription de cette assurance, la course sera autorisée. Pour les courses et concours de vitesse, l'assurance spéciale peut exclure les dommages causés aux conducteurs et aux autres occupants des véhicules qui y participent ainsi que les dommages causés à ces véhicules, en raison de l'aggravation du risque (art. 8).

N'est exclue de l'assurance normale que la participation à la course proprement dite⁴⁵.

b. Risques non liés à la circulation

26. L'assurance R.C. automobile couvre les sinistres liés à l'usage du véhicule dans la circulation. Ne font pas partie de ce risque, les bagarres entre conducteurs⁴⁶, pas plus que le déchiquetage par un chien des pneus de la camionnette du facteur⁴⁷. Le simple stationnement du véhicule sur la voie publique implique une participation à la circulation⁴⁸.

C'est en ce qui concerne les véhicules - outils que la question du lien de l'accident avec la circulation est le plus fréquemment discutée. Depuis l'adoption, en 1985 d'une convention R.C. automobile / R.C. exploitation, convention préparée par l'U.P.E.A., bon nombre des litiges opposant les assureurs R.C. automobile et R.C. exploitation ont été tranchés sans recours aux tribunaux⁴⁹.

⁴⁵ La participation des véhicules à la circulation, avant ou après la compétition, ne peut être exclue (C.J. Benelux, 27 mai 1991, *R.D.C.*, 1993, p. 179 et note; Cass., 5 décembre 1991, *Dr. Circ.*, 1992, p. 143); n'est pas une course le parcours d'initiation à la technique du rallye automobile, sans esprit de compétition, ce parcours ne représentant aucune aggravation du risque normal (Mons, 9 novembre 1989, *R.G.A.R.*, 1992, n° 12018, note R.B.); cf. dans le même sens Corr. Bruges, 7 février 1996, inédit, cité par C. VAN SCHOU BROECK, G. JOCQUE et alia, *op. cit.*, p. 163.

⁴⁶ Tr. Arr. Bruges, 6 février 1998, *Dr. Circ.*, n° 98/58 (bagarre dans un commissariat).

⁴⁷ Tr. Arr. Bruges, *Dr. Circ.*, n° 98/60.

⁴⁸ Comm. Gand, 22 avril 1996, *Bull. Ass.*, 1996, p. 648 (si le véhicule stationné sur la voie publique perd une partie de son chargement - perte de mazout - l'article 45 du Code de la Route est d'application, c'est un risque de circulation couvert par l'assurance R.C. automobile); cf. aussi, sur le risque de circulation, C. VAN SCHOU BROECK, G. JOCQUE et alia, *op. cit.*, pp. 102 et ss. Soulignons que la loi de 1989 ne comprend pas de définition de l'accident de circulation. La jurisprudence, dans ce domaine, ne s'attache qu'à définir le lien causal entre l'accident et l'usage du véhicule; le lieu n'intervient pas. La définition de l'accident de circulation, introduite dans l'article 46 § 1er de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail par la loi du 20 mai 1998 (*Mon. B.* du 1er août 1998), est sans incidence sur la portée de la loi de 1989 en ce que cette définition limite la notion d'accident de la circulation aux accidents survenus sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public ou seulement à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Du reste cette limitation serait incompatible avec l'article 1er, dernier alinéa, du contrat-type qui comprend dans la garantie les accidents survenus sur les terrains privés.

⁴⁹ Convention n° 490, applicable aux sinistres survenus après le 1er octobre 1985. Cette convention permet l'indemnisation rapide des victimes, l'assureur R.C. automobile et l'assureur R.C. exploitation résolvant ensuite le litige entre eux par conciliation ou par arbitrage (sur le contenu et le mécanisme de la convention, cf. H. de

Il résulte de la jurisprudence de la Cour de Justice Benelux que le déplacement d'un véhicule-engin ne suffit pas à démontrer sa participation à la circulation; il faut que le dommage ait été causé d'une manière qui soit "*caractéristique des dommages provoqués par les véhicules automoteurs dans la circulation*"⁵⁰.

On classifera succinctement les hypothèses de conflits entre l'assurance R.C. automobile et l'assurance R.C. exploitation de la façon suivante:

- les accidents causés par un véhicule qui a déposé de la boue sur la chaussée sont couverts par l'assurance R.C. automobile⁵¹;
- les accidents causés par la chute du chargement du véhicule sur la voie publique, que le véhicule circule ou soit en stationnement, sont couverts par l'assurance R.C. automobile⁵²;
- les accidents causés par le déplacement d'un engin mobile sont ceux d'un véhicule en circulation, couvert par l'assurance R.C. automobile⁵³;
- les accidents provoqués par le déchargement d'une benne de camion sont liés à la circulation du véhicule et couverts par l'assurance automobile⁵⁴; cette solution est cependant parfois rejetée⁵⁵;
- les accidents provoqués par une faute commise à l'occasion d'une réparation du véhicule, ce dernier n'étant pas utilisé comme véhicule automoteur engagé dans la circulation, ne sont pas couverts par l'assureur R.C. automobile mais par l'assureur R.C. exploitation; il en est d'autant plus ainsi s'ils surviennent dans un garage-atelier, qui est un lieu privé^{56 57};

RODE, note sous Liège, 26 novembre 1986, *J.L.M.B.*, 1987, pp. 719 à 726; J. ROGGE, "L'assurance des risques d'exploitation", in *Les assurances de l'entreprise*, Bruxelles, Bruylant, 1993, pp. 201 et ss.).

⁵⁰ C.J. Benelux, 6 juin 1989, *J.T.*, 1990, p. 81; cf. les commentaires de B. DUBUISSON ("L'obligation d'assurance, la garantie d'indemnisation" in *La nouvelle réglementation de l'assurance R.C. automobile*, Academia - Bruylant, 1990, pp. 22 et ss.), et de J.L. FAGNART ("Examen de jurisprudence, 1981 à 1990, *R.C.J.B.*, 1992, n° 88, pp. 68 et ss.) et réf. citées..

⁵¹ Gand, 30 mai 1990, *R.W.*, 1990-1991, p. 1303. La responsabilité de l'entreprise qui ne s'est pas souciée de procéder au nettoyage peut cependant être mise en cause et entraîner la garantie de l'assurance R.C. exploitation. Cf. J. ROGGE, *op. cit.* à la note 48.

⁵² Cass., 12 juin 1989, *Pas.*, 1989, p. 1091; Comm. Gand, 22 avril 1996, *Bull. Ass.*, 1996, p. 648.

⁵³ Anvers, 24 octobre 1991, *Bull. Ass.*, 1993, p. 41, note J. MUYLDERMANS.

⁵⁴ Cass., 12 février 1993, p. 465, note J. MUYLDERMANS.

⁵⁵ Anvers, 24 juin 1993, *Dr. Circ.*, 1994, p. 74 (la décision considère que le déchargement d'une benne fixée à un tracteur n'est pas une opération inhérente à l'usage du véhicule-engin comme véhicule).

⁵⁶ Mons, 14 janvier 1992, *J.L.M.B.*, 1994, p. 211; Bruxelles, 18 novembre 1992, *Bull. Ass.*, 1993, p. 258 et note W. PEVERNAGIE; Liège, 13 mai 1993, *Bull. Ass.*, 1993, p. 581; en ce qui concerne le caractère privé d'un garage-atelier, cf. encore Cass., 22 janvier 1970, *Pas.*, 1970, I, p. 425.

⁵⁷ Jugé que la responsabilité du garagiste, qui a abandonné un véhicule sans surveillance aux abords du garage, est une responsabilité d'exploitation, non couverte par l'assurance R.C. automobile (Bruxelles, 24 mai 1993, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12531).

- les déplacements qui sont liés aux opérations d'exploitation d'un engin font partie de cette opération d'exploitation et ne sont pas couverts par l'assurance R.C. automobile⁵⁸;

c. Autres risques exclus

27. Sont encore exclus, selon l'article 8 du contrat-type:

- les dommages aux véhicules assurés, sauf ceux aux véhicule remorqués occasionnellement;
- les dommages aux bien transportés, sauf les dommages aux vêtements et bagages des personnes transportées, jusqu'à 100.000 F;
- les dommages causés par le seul fait des biens transportés ou des manipulations liées au transport;
- les dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile en matière d'énergie nucléaire.

Chapitre IV. LES RELATIONS CONTRACTUELLES

Section 1. Conclusion du contrat

§. 1. La proposition d'assurance

a. Obligation de description complète du risque

28. Dans la proposition d'assurance, le candidat preneur d'assurance doit déclarer exactement toutes les circonstances qu'il connaît et qu'il doit raisonnablement considérer comme des éléments influençant l'appréciation du risque (accidents antérieurs dans lesquels sa responsabilité était engagée; utilisation professionnelle ou privée du véhicule; handicap; caractéristiques du véhicule à assurer; etc.). L'obligation de déclaration n'est donc pas limitée à la réponse aux questions posées dans la proposition d'assurance (art. 9, 1° du contrat-type; art. 5 de la loi du 25 juin 1992).

La proposition d'assurance n'oblige ni l'assureur ni le candidat preneur d'assurance à conclure (art. 4 § 1er de la loi du 25 juin 1992).

b. Conséquence d'un manquement à l'obligation de description

⁵⁸ Mons, 30 octobre 1991, *J.L.M.B.*, 1994, p. 210 et note (sommaire); Anvers, 7 novembre 1991, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12653.

29. Le manque de réponse à certaines questions posées ou l'absence d'une proposition d'assurance complétée ne peuvent plus être invoqués ultérieurement par l'assureur, s'il souscrit le contrat dans de telles conditions; ceci hormis le cas de fraude (art. 5 al. 2 de la loi du 25 juin 1992).

En cas d'omission ou d'inexactitude dans la déclaration, qu'elle soit intentionnelle ou non intentionnelle, le sort du contrat est organisé par l'article 9 du contrat-type, 2° et 3°, les règles énoncées étant conformes à celles résultant des articles 5, 6 et 7 de la loi du 25 juin 1992⁵⁹;

- en cas d'omission ou d'inexactitude intentionnelle, le contrat est nul; l'assureur conserve les primes jusqu'à la date où il a eu connaissance des faits;
- en cas d'omission ou d'inexactitude non intentionnelle, l'assureur propose, dans un délai d'un mois à compter du jour où il a eu connaissance du fait non déclaré ou inexactement déclaré, les conditions auxquelles le contrat sera modifié, qui seront appliquées rétroactivement au jour où l'assureur a eu connaissance du risque réel. Le preneur d'assurance dispose d'un mois pour accepter ou refuser ces nouvelles conditions; l'assureur peut résilier le contrat en cas de refus ou de silence;
- en cas d'omission ou d'inexactitude intentionnelle, qui ont induit l'assureur en erreur sur les éléments d'appréciation du risque, le contrat est nul; les primes échues jusqu'au moment où l'assureur apprend le risque réel lui restent dues;
- si l'assureur peut prouver qu'il n'aurait en aucun cas assuré le risque, il peut résilier le contrat dans un délai d'un mois à compter du jour où il a eu connaissance de l'omission ou de l'inexactitude⁶⁰.

§ 2. Détermination de la prime et de la franchise

a. Principes généraux

30. Les normes tarifaires applicables à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs sont fixées par un arrêté royal du 3 février 1992, modifié par arrêté royal du 24 décembre 1992.

L'article 1er de l'arrêté royal comprend la définition de diverses notions (véhicules automoteurs; masse maximale autorisée - M.M.A. -; prime commerciale personnalisée; prime pure; contrat à court terme).

⁵⁹ Cf. les réf. citées par H. de RODE, "La charge de la preuve en matière d'assurance. L'arrêt de la Cour de cassation du 5 janvier 1995 et ses conséquences", in *Droit de la preuve*, Formation Permanente, C.U.P., vol. XIX, octobre 1997, n° 9, p. 15; cf. encore Gand, 3 janvier 1997, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.943 (dissimulation d'une condamnation pour ivresse et délit de fuite).

⁶⁰ Cf. par ex. Mons, 1er avril 1982, *R.G.A.R.*, 1983, n° 10.694; l'influence des faits non déclarés sur l'appréciation du risque par l'assureur peut être démontrée par les instructions qu'il a données à ses inspecteurs et intermédiaires (C. VAN SCHOUBROECK, G. JOCQUE et alia, *op. cit.*, p. 203 et réf. citées).

L'article 2 de l'arrêté royal impose aux assureurs de communiquer à l'Office de Contrôle d'Assurance tout tarif, avant de l'appliquer, en mentionnant les bases et méthodes qui ont présidé à son élaboration (l'Office de Contrôle peut intervenir de diverses manières soit: en imposant la modification d'un tarif qui donne lieu à des pertes, soit en exigeant le retrait ou la réformation des documents contractuels (art. 21 octies, § 1er et § 2 de la loi de contrôle du 9 juillet 1975; cf. art. 12, al. 1er, de l'A.R. de contrôle du 22 février 1991, complété par l'A.R. du 12 août 1994).

L'arrêté royal tarifaire comprend ensuite diverses règles:

- L'imposition d'un tarif pur minimum (décrit dans l'annexe 1 de l'A.R.), qui s'applique aux véhicules automoteurs à usage de tourisme et d'affaires ou à usage mixte; sont exclus de ce tarif minimal obligatoire les véhicules munis d'une plaque marchand ou d'essai, les véhicules affectés au transport de choses dont la M.M.A. excède 3,5 tonnes, les autobus et les taxis⁶¹, les véhicules et engins spéciaux (art. 3 § 1er al. 1er de l'A.R. du 3 février 1992; art. 1er de l'annexe).
La prime pure est également fixée de manière impérative pour les contrats à court terme (art. 3, § 2 de l'A.R. du 3 février 1992).
- Les clauses de conduite exclusive sont interdites, de même que les clauses restreignant territorialement la garantie par rapport à la loi (art. 6 de l'A.R. tarifaire); pour les véhicules bénéficiant de la liberté totale de tarif, le recours contre le conducteur âgé de moins de 23 ans est limité à 6.000 F (art. 4 de l'A.R. tarifaire).
- L'article 14 (§ 1er et § 2) précise les mentions obligatoires contenues dans la police et dans les quittances ou avis d'échéance en ce qui concerne le calcul de la prime; les tarifs applicables aux véhicules soumis à une prime pure minimale sont fixés en fonction de la puissance (kW), de la cylindrée (en cm³), du nombre de roues et de la présence d'un side-car ou les motocyclettes (annexe 1ère à l'A.R. tarifaire).

b. Système du bonus-malus

31. Le système de "personnalisation a posteriori" de la prime, ou bonus-malus, est prévu par l'article 8 de l'arrêté royal du 3 février 1992, par ses annexes 2 et 3, ainsi que par le chapitre X du contrat-type.

Le système s'applique aux voitures automobiles à usage de tourisme et d'affaires ou à usage mixte ainsi qu'aux véhicules affectés au transport de choses dont la M.M.A. n'excède pas 3,5 tonnes (art. 38 § 1er du contrat-type; annexe 2 à l'A.R. tarifaire).

L'entrée dans le système s'effectue au degré 14 de l'échelle; il peut s'effectuer au degré 11 en cas d'usage limité d'un véhicule à l'usage de tourisme ou d'affaires ou à usage mixte. Tel est le cas lorsque le véhicule est utilisé uniquement à des fins privées ou sur le chemin du travail, ou si le véhicule est utilisé à des fins professionnelles, mais uniquement par les salariés ou les indépendants exerçant à temps plein une profession sédentaire, par les

⁶¹ Ph. COLLE, *Les contrats d'assurance réglementés*, Bruxelles, Bruylant, 1998, n° 243 p. 164.

officiants d'une religion, par les agriculteurs et maraîchers (art. 38, 3° du contrat-type; les conditions de la dérogation sont prévues de manière précise à l'art. 38, 3° al. 2).

Les déplacements sur l'échelle s'effectuent à chaque échéance annuelle. La prime descend d'un degré par période d'assurance sans sinistre; elle monte de 5 degrés pour chaque période d'assurance comportant au moins un sinistre (art. 38, 5° du contrat-type).

N'interviennent que les sinistres pour lesquels l'assureur a payé ou devra payer des indemnités en faveur des personnes lésées.

Deux mécanismes correcteurs sont prévus. Les degrés 0 ou 22 ne peuvent être dépassés, quel que soit le nombre de sinistres ou le nombre d'années sans sinistre; d'autre part, l'assuré qui n'a pas eu de sinistre pendant quatre périodes d'assurance consécutives et se trouve encore à un degré supérieur à 14, est ramené automatiquement au degré de base 14 (art. 38, 6°). Un degré de personnalisation inexact doit être corrigé, la différence de prime devant être restituée, éventuellement majorée d'un intérêt légal (art. 38 7° du contrat-type).

En cas de changement de compagnie, l'ancien assureur doit délivrer une attestation relative au degré de bonus-malus, le preneur devant quant à lui déclarer également les sinistres postérieurs à cette attestation à son nouvel assureur (art. 8 10° et 11°). Si le preneur avait antérieurement souscrit, au cours des cinq dernières années, un contrat régi par la loi d'un autre Etat membre de la Communauté Européenne, la prime est fixée en fonction du nombre de sinistres par année pour lesquels l'assureur a payé ou devra payer des indemnités, le preneur d'assurance étant tenu de produire les pièces justificatives (art. 38 12° du contrat-type).

Selon la Commission européenne, le système du bonus-malus n'a que la qualité d'une règle tarifaire et ne peut être considéré comme une norme d'intérêt général dont un Etat membre peut imposer le respect à l'égard des assureurs étrangers oeuvrant sur son territoire⁶².

c. Franchise

32. L'article 5 de la loi du 21 novembre 1989 autorise l'assureur à stipuler contractuellement une franchise. Cependant, cette franchise est inopposable à la personne lésée que l'assureur doit indemniser intégralement. Il devra en récupérer le montant auprès du preneur d'assurance⁶³.

d. Participation bénéficiaire

33. Les assureurs peuvent accorder au preneur d'assurance une participation bénéficiaire, si le tarif appliqué a permis de réaliser un bénéfice net de réassurance (art. 7 de l'A.R. du 3 février 1992); l'octroi de cette participation bénéficiaire implique un accord préalable de l'Office de Contrôle, des conditions strictes étant fixées par l'arrêté royal (art. 7, al. 3).

⁶² Projet de communication interprétative de la Commission: "Liberté de prestation de services et intérêt général dans le secteur des assurances", *J.O.C.E.* du 3 décembre 1997, C 365/7 à 27, spéc. C 365/19.

⁶³ L'article 5 de l'arrêté royal du 3 février 1992 interdit l'instauration d'une franchise avec réduction de prime correspondante pour les véhicules auxquels est appliqué le bonus-malus.

e. Segmentation

34. On l'a vu, la détermination de la prime est libre pour certains véhicules, libre au-delà de la prime minimale fixée par la réglementation, pour les autres. Confrontés à la concurrence intense provoquée par le marché européen, les assureurs ont cherché à personnaliser les primes en fonction de la réalité du risque couru.

Le phénomène de la segmentation s'est ainsi largement développé dans l'assurance automobile. Les assureurs différencient le niveau de la prime en fonction de critères qu'ils choisissent librement, critères qui font habituellement intervenir l'âge, le sexe, la profession, voire même le domicile du preneur d'assurance.

La segmentation de la prime a pour résultat de rendre les tarifs attractifs pour les conducteurs classés dans la catégorie des meilleurs risques (par exemple une femme salariée, d'âge moyen, n'habitant pas dans une agglomération importante). Ce phénomène peut conduire à des effets néfastes, dans la mesure où il a pour conséquence que, pour certains candidats preneurs d'assurance, la prime pourrait atteindre des montants insupportables (par exemple un très jeune conducteur citadin). Ce problème pourrait conduire à une modification de la réglementation; une solution possible serait la création d'un Pool pour les "mauvais risques", auquel tous les assureurs participeraient. Cette question fait l'objet de réflexions au sein de la Commission des Assurances⁶⁴.

§ 3. Conclusion du contrat

35. A la réception d'une proposition d'assurance, l'assureur soumet au candidat preneur d'assurance une offre d'assurance signée. La loi du 25 juin 1992 prévoit que, si dans les 30 jours de la réception de la proposition, l'assureur n'a pas notifié au candidat preneur cette offre ou la subordination de l'assurance à une demande d'enquête, ou le refus de couvrir le risque, l'assureur est tenu de conclure le contrat sous peine de dommages et intérêts⁶⁵.

Le contrat est conclu lorsque l'assureur reçoit la police d'assurance signée par le preneur.

D'autres mécanismes de conclusion du contrat sont prévus par la loi sur le contrat d'assurance: en cas de police présignée ou de demande d'assurance (notions définies dans l'art. 1er, K et M de la loi du 25 juin 1992), le contrat est formé dès la signature de l'un de ces documents par le preneur d'assurance (art. 4 § 2 de la loi du 25 juin 1992)⁶⁶.

La date de prise d'effet de la police est fixée dans les conditions particulières. La prise d'effet du contrat peut être liée au paiement de la première prime.

⁶⁴ Cf. les observations de l'U.P.E.A. sur les principes de fonctionnement du Bureau de tarification prévu dans un projet ministériel (*L'assurance en Belgique, rapport d'activités 1997*, U.P.E.A., 1997, p. 69).

⁶⁵ La loi ne précise pas à quel tarif.

⁶⁶ Cf. le commentaire de M. FONTAINE, *Droit des assurances, Précis*, 2ème éd., Bruxelles, Larcier, 1996, pp. 114 et ss.

On rappellera que la preuve de l'obligation de l'assureur répond à des conditions différentes, en ce qui concerne les engagements de l'assureur vis-à-vis des personnes lésées et en ce qui concerne ses relations avec le preneur d'assurance (cf. supra n° 11 et 12).

Section 2. Durée du contrat

36. Conformément à l'article 30 § 1er de la loi du 25 juin 1992, l'article 26 du contrat-type prévoit que la durée maximale du contrat est d'un an.

Le contrat se renouvelle tacitement pour des périodes d'un an, à moins d'une résiliation par lettre recommandée par l'une ou l'autre des parties, trois mois au moins avant la fin de la période.

L'article 30 § 3 de la loi du 25 juin 1992 (modifiée par la loi du 16 mars 1994) prévoit que l'article 30 n'est pas applicable aux contrats d'assurance d'une durée inférieure à un an. La possibilité de conclure des contrats d'assurance R.C. automobile pour une durée inférieure à un an est d'ailleurs confirmée par l'article 12 § 3 de l'arrêté royal du 3 février 1992 (modifié par l'A.R. du 24 décembre 1992). Les contrats à court terme ne peuvent être reconduits tacitement, mais les parties peuvent convenir que le contrat sera suivi d'un contrat d'un an, moyennant la faculté pour les deux parties d'y renoncer 30 jours au moins avant l'échéance.

Section 3. Modifications du contrat

§ 1. Modifications des conditions de garantie ou du tarif

37. La modification par l'assureur des conditions d'assurance et tarifaires est réglementée par l'article 15 du contrat-type.

La modification ne peut intervenir qu'à l'échéance annuelle suivante; l'assureur doit notifier cette adaptation au preneur d'assurance nonante jours au moins avant cette date d'échéance.

Le preneur d'assurance peut résilier le contrat dans les trente jours de cette notification; dans ce cas, le contrat prend fin à l'échéance suivante.

Ces règles ne sont pas applicables lorsque la modification annoncée résulte d'une décision prise par l'autorité compétente et qui s'applique uniformément à toutes les compagnies.

§ 2. Indexation de la prime

38. La prime commerciale peut être indexée à chaque échéance annuelle, en proportion de la différence entre l'indice repris dans les conditions particulières du contrat, du dernier

avenant ou de la dernière quittance, et l'indice des prix à la consommation en vigueur lors de l'échéance (art. 37 al. 1er du contrat-type).

La prime peut également être indexée à la date de l'adaptation du contrat, à celle du remplacement du véhicule ou à la date de remise en vigueur du contrat suspendu (art. 37 al. 2 du contrat-type).

§ 3. Modification du risque

a. Aggravation du risque

39. Il y a obligation, pour le preneur d'assurance, de déclarer à l'assureur les circonstances qui sont de nature à entraîner une aggravation sensible et durable du risque (par exemple, l'affectation nouvelle du véhicule assuré au transport rémunéré de personnes). Cette obligation n'existe pas si l'assureur connaît déjà ou doit connaître ces modifications (art. 26 § 1er de la loi du 25 juin 1992; art. 10 du contrat-type).

Lorsque l'aggravation du risque est notifiée à l'assureur, ce dernier propose au preneur une modification des conditions du contrat, modification qui s'appliquera rétroactivement au jour de l'aggravation. L'assureur résilie le contrat en cas de refus ou de silence du preneur (art. 10 1° du contrat-type; art. 26 § 1 et 2 de la loi du 25 juin 1992) dans les quinze jours. Si le sinistre survient avant que la modification du contrat ou la résiliation ait pris effet, l'assureur est tenu d'effectuer les prestations (mais il obtiendra bien entendu la prime correspondante; art. 26 § 2 de la loi du 25 juin 1992).

L'assureur qui n'a pas résilié le contrat ni proposé de modification dans le délai de 30 jours ne peut plus invoquer l'aggravation du risque.

Cependant, dans l'hypothèse où l'assureur peut établir qu'il n'aurait en aucun cas assuré le risque aggravé, il peut résilier le contrat dans le mois qui suit le jour où il a eu connaissance de l'aggravation (art. 10, 1° al. 2 du contrat-type; art. 26 § 1 al. 3 de la loi du 25 juin 1992). Si, dans un tel cas, un sinistre intervient, vis-à-vis du preneur la dette de l'assureur est limitée au remboursement des primes (art. 26 § 3, b al. 2)⁶⁷.

Si le preneur d'assurance n'a pas respecté l'obligation de déclarer l'aggravation sensible et durable du risque et qu'un sinistre survient, l'assureur sera tenu d'indemniser la victime. Il disposera cependant d'un recours contre le preneur d'assurance si le non respect de l'obligation peut lui être reproché.

L'étendue du recours diffère selon que l'omission ou l'inexactitude est intentionnelle ou non:

- en cas d'omission ou d'inexactitude intentionnelle, le recours est total et l'assureur conserve la prime à titre de dommages et intérêts (art. 25, 1°, b du contrat-type; art. 26 § 3, c de la loi du 25 juin 1992);

⁶⁷ Il s'agit d'une exception dérivant de la loi et du contrat, qui n'est pas opposable à la personne lésée.

- si l'omission ou l'inexactitude n'est pas intentionnelle, le recours est limité à une somme de 10.000 F (non indexée; art. 25 1°, c du contrat-type).

b. Diminution du risque

40. Si le risque diminue de façon sensible et durable et que cette diminution correspond à une tarification inférieure, le preneur d'assurance a intérêt à en faire part à l'assureur. Celui-ci doit lui proposer une diminution correspondante de la prime, qui sera appliquée à partir du jour où l'assureur a eu connaissance de la diminution du risque.

A défaut d'accord des parties sur la prime nouvelle, dans le mois qui suit la demande de diminution par le preneur d'assurance, ce dernier a le droit de résilier le contrat (art. 10 2° du contrat-type).

§ 4. Transfert du véhicule assuré

41. Si le preneur d'assurance vend son véhicule, l'objet du contrat d'assurance disparaît et le contrat doit en principe prendre fin. Le seul fait du transfert rend opposable aux personnes lésées les dispositions du contrat qui mettent fin dans ce cas à l'assurance. S'il en achète un nouveau et avertit l'assureur du remplacement, le contrat continue, avec les conditions et le tarif en vigueur à la date de la dernière échéance annuelle, la prime pouvant être indexée à cette occasion (art. 33, 1° du contrat-type).

Le contrat peut être transféré au nouveau propriétaire moyennant l'accord de l'assureur (art. 33, 2° du contrat-type).

Le législateur, pour éviter un risque de non assurance, a imposé un maintien limité de la garantie, en cas de transfert du véhicule.

L'assureur reste tenu, pendant seize jours à compter du transfert, des dommages causés par le véhicule transféré s'il circule avec l'ancienne plaque d'immatriculation, même illicitement⁶⁸; ceci à moins qu'une autre assurance ne couvre le véhicule transféré (art. 17 de la loi du 21 novembre 1989).

Cette extension limitée dans le temps ne sort ses effets que vis-à-vis de la personne lésée (et justifie donc un recours contre la personne responsable) si le responsable est autre que le preneur d'assurance, son conjoint et ses enfants habitant avec lui et ayant l'âge légal de conduire. Des règles analogues sont applicables aux cyclomoteurs (art. 33, 3° du contrat-type).

En ce qui concerne le nouveau véhicule, l'ancien contrat le couvre automatiquement pendant seize jours à compter du transfert de l'ancien véhicule, si le nouveau véhicule circule même illicitement sous la marque d'immatriculation de l'ancien véhicule.

⁶⁸ Le délai de seize jours pendant lequel l'assurance est maintenue comprend le jour du transfert (Cass., 2 octobre 1996, *J.L.M.B.*, 1997, p. 1316, obs. A. DAL).

Le maintien du contrat pour le nouveau véhicule, après ce délai, implique la notification du remplacement à l'assureur⁶⁹. A défaut, le contrat prend fin à l'échéance contractuelle (art. 34, al. 3 du contrat-type)⁷⁰.

Section 4. Obligations nées du contrat

§ 1. Obligations du preneur d'assurance

42. Nous avons déjà examiné les obligations du preneur d'assurance relatives à la déclaration du risque et à la déclaration des aggravations du risque (cf. supra n° 29 et 39 et infra n° 61 en ce qui concerne les sanctions en matière de déclaration du risque).

a. Paiement de la prime

43. Le preneur d'assurance doit payer la prime, augmentée des taxes et contributions, par anticipation, à l'échéance et sur demande de l'assureur ou de toute personne désignée à cet effet dans les conditions particulières (le courtier par exemple; art. 12 du contrat-type). Le paiement fait à la personne qui apparaît comme le mandataire de l'assureur pour le recevoir est libératoire (art. 13 de la loi du 25 juin 1992).

Le défaut de paiement de la prime à l'échéance peut entraîner la suspension de la garantie. L'assureur doit notifier la suspension de garantie au preneur d'assurance par lettre recommandée ou par exploit d'huissier. La suspension de garantie n'a d'effet qu'à l'expiration d'un délai de 15 jours à compter du lendemain de la signification ou du dépôt de la lettre recommandée à la poste. La suspension de la garantie permet à l'assureur de réclamer les primes venant ultérieurement à l'échéance, ce droit étant limité aux primes de deux années consécutives.

Le paiement par le preneur des primes échues, augmentées éventuellement des intérêts, met fin à la suspension de la garantie (art. 16 al. 2 de la loi du 25 juin 1992; art. 13 al. 3 du contrat-type).

La suspension de la garantie n'est pas opposable aux personnes lésées, mais elle autorise le recours de l'assureur contre le preneur d'assurance.

Le défaut de paiement de la prime peut également entraîner la résiliation du contrat. Les modalités de la résiliation sont décrites dans les articles 14, 15 et 16 de la loi du 25 juin 1992, qui sont repris dans l'article 13 du contrat-type.

44. La procédure de résiliation la plus simple implique l'envoi, par l'assureur, d'une mise en demeure de payer la prime, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée à la poste. La mise en demeure doit préciser le délai dans lequel la prime doit être payée, délai qui ne peut

⁶⁹ Pour un cas où la preuve de la notification du changement de véhicule à l'assureur a été apportée par l'audition sous serment du courtier, cf. Liège, 18 février 1992, *J.L.M.B.*, 1992, p. 663, note P.H.

⁷⁰ Et ce même si la plaque d'immatriculation n'est pas restituée (Cass., 3 juin 1994, *Bull. Ass.*, 1994, p. 553).

être inférieur à quinze jours à compter du lendemain de la signification ou du dépôt de la lettre recommandée à la poste; la mise en demeure doit impérativement rappeler la date d'échéance de la prime et les conséquences du défaut de paiement dans le délai. La même mise en demeure précise que le contrat sera résilié à l'expiration du délai (art. 16, al. 1^{er} et art. 15, al. 2 de la loi du 25 juin 1992).

La deuxième procédure prévue consiste, pour l'assureur, à annoncer dans la mise en demeure la suspension de la garantie dans le même délai de quinze jours au moins; la lettre de mise en demeure, dans cette procédure, précise que le contrat sera résilié à l'expiration d'un délai qui ne peut être inférieur à 15 jours à compter du premier jours de la suspension. Dans ce cas, la résiliation ne peut intervenir que trente jours au moins après la notification de la mise en demeure (art. 15 et art. 16, al. 3 de la loi du 25 juin 1992).

Une troisième solution, plus coûteuse, consiste dans l'envoi d'une première mise en demeure conforme aux conditions prévues par l'article 15 de la loi de 1992; par une seconde mise en demeure, notifiée également par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, l'assureur pourra résilier le contrat après un délai d'au moins quinze jours à compter du lendemain de la signification ou du dépôt de la lettre recommandée correspondant à la deuxième sommation⁷¹.

b. Obligations des assurés en cas de sinistre

45. Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué (art. 9 de la loi du 21 novembre 1989). L'obligation incombe à tous les assurés dont la responsabilité pourrait être engagée.

La déclaration doit être faite immédiatement et par écrit à l'assureur ou à toute personne désignée à cette fin dans le contrat; la déclaration doit être faite au plus tard dans les huit jours de la survenance du sinistre. Elle doit être faite pour autant que possible sur le formulaire mis à la disposition du preneur d'assurance (le "*constat amiable d'accident*"). La déclaration doit mentionner autant que possible les causes, les circonstances, les conséquences probables du sinistre, l'identité et l'adresse des témoins et des victimes (art. 16 du contrat-type).

46. L'assuré doit transmettre à la compagnie, ou à tout autre personne désignée, les citations et tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires dans les 48 heures de leur remise ou de leur signification (art. 17 du contrat-type).

Si l'assuré n'a pas respecté le délai contractuel de déclaration, ou de transmission de documents, l'assureur peut exercer un recours contre lui. Ce recours ne doit pas avoir lieu si ces communications ont été faites aussi rapidement que cela pouvait raisonnablement se faire (art. 19 § 1^{er} de la loi du 25 juin 1992); l'assureur devra démontrer le préjudice causé par ce retard, son recours étant limité par l'importance de ce préjudice (art. 25, 6^o du contrat-type). En outre, ce recours est limité par les montants prévus par l'article 24 du contrat-type (recours intégral pour les indemnités versées n'excédant pas 420.000 F; recours limité à la moitié des

⁷¹ Exposé des motifs de la loi du 25 juin 1992, *Doc. parl.*, Chambre, sess. ord. 1990-1991, doc. n° 1586/1 p. 26. Comp. avec l'interprétation différente de J.L. FAGNART, *Droit privé des assurances terrestres*, Traité pratique de droit commercial, T. III, Story- Scientia, 1998, n° 140 p. 98.

indemnités versées, si elles dépassent ce montant, avec un minimum de 420.000 F et un maximum de 1.250.000 F. Ces montants sont indexés en vertu de l'article 36 du contrat-type⁷². L'assuré ne peut faire un paiement, une promesse de paiement, une transaction, une reconnaissance de responsabilité, fixer un dommage, sans y avoir été autorisé par l'assureur. Ces actes ne sont pas opposables à l'assureur; ce dernier pourra exercer un recours contre l'assuré dans la mesure du préjudice qui s'ensuivrait pour lui (art. 19 et 25, 5° du contrat-type). Ce recours est limité par le préjudice subi par l'assureur et subit les limitations de montants prévues par l'article 24.

47. Le contrat-type prévoit cependant que la simple reconnaissance des faits ou la prise en charge des premiers secours ou soins médicaux par l'assuré n'autorise pas le recours de l'assureur (art. 19, al. 1 du contrat-type⁷³). L'article 21 § 3 du contrat-type impose à l'assuré de comparaître devant la juridiction lorsque sa présence est requise. La violation de cette obligation pourrait entraîner un recours de l'assureur, dans la mesure du préjudice subi par lui du fait de cette omission (art. 25, 6° du contrat-type). L'article 21 § 2 de la loi du 25 juin 1992, qui prévoit l'absence totale de couverture (vis-à-vis de l'assuré) en cas d'omission dans une intention frauduleuse, pourrait être invoqué⁷⁴.

§ 2. Obligations de l'assureur

a. Délivrance du certificat d'assurance

48. Le conclusion du contrat impose à l'assureur de remettre au preneur d'assurance un certificat la carte verte (art. 7 de la loi du 21 novembre 1989). La délivrance du certificat est subordonnée au paiement préalable de la prime correspondant à la période d'assurance prévue dans le contrat; la délivrance du certificat sans paiement préalable de la prime impose à l'assureur de ne plus suspendre la garantie ni de résilier le contrat pour défaut de paiement de la prime pendant la durée de validité du certificat (art. 5 de l'A.R. du 13 février 1991).

Lorsque le contrat d'assurance prend fin, le preneur doit renvoyer immédiatement le certificat à l'assureur (art. 11 du contrat-type).

b. Fourniture de la garantie et direction du procès

49. La garantie due au preneur d'assurance et aux assurés autres que le preneur concerne les dommages survenus à compter de l'entrée en vigueur du contrat, selon la date prévue aux conditions particulières, jusqu'à l'expiration du contrat. La garantie comprend les réclamations formulées après la fin du contrat au sujet de dommages survenus pendant la durée de celui-ci (art. 78 § 1er de la loi du 25 juin 1992⁷⁵).

L'assureur doit défendre l'assuré dans les limites de la garantie, si celle-ci est due et s'il y est fait appel (art. 18 du contrat-type).

⁷² Bien que cette règle ne soit pas reprise dans le contrat-type, il faut à notre avis considérer que l'article 21 § 2 de la loi du 25 juin 1992 permet à l'assureur de refuser totalement sa garantie si l'obligation de transmettre sans retard tout renseignement utile n'a pas été exécutée dans une intention frauduleuse.

⁷³ Cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 42 et ss.

⁷⁴ Cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 39.

⁷⁵ Cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 18 et 19.

En ce qui concerne les intérêts civils, l'assureur peut combattre seul la réclamation de la personne lésée, dans la mesure où ses intérêts coïncident avec ceux de l'assuré. Si l'assureur décide d'indemniser la victime, il en fait part au plus vite au preneur d'assurance. Les interventions de la compagnie n'impliquent aucune reconnaissance de responsabilité dans le chef de l'assuré et ne peuvent lui être opposées. La compagnie qui a payé le dommage est subrogée dans les droits et actions de l'assuré contre les autres responsables (art. 18 du contrat-type).

L'assureur paie l'indemnité en principal, dans les limites de la garantie et, même au-delà de ces limites, les intérêts sur l'indemnité en principal, les frais des actions civiles, les honoraires et frais des avocats et des experts. En ce qui concerne ces frais et honoraires, la compagnie n'est tenue à leur paiement que dans la mesure où ces frais ont été exposés par elle ou avec son accord, ou en cas de conflit non imputable à l'assuré, pour autant que ces frais aient été engagés de façon raisonnable⁷⁶.

Sur le plan civil, c'est l'assureur qui décide de l'introduction d'un recours, s'il assume la direction du procès. La décision d'exercer un recours appartient à l'assuré en cas de divergence d'intérêt (art. 79, al. 2 de la loi du 25 juin 1992).

Sur le plan de la défense pénale, la compagnie doit se limiter aux moyens de défense nécessaires en fonction de la responsabilité de l'assuré et des demandes d'indemnisation des victimes. L'assuré conserve le droit de définir librement ses moyens de défense sur le plan pénal, à ses frais.

Si l'assureur, étant intervenu à la cause, décide d'introduire lui-même un recours, il doit en faire part en temps utile à l'assuré. L'assuré est libre d'introduire seul un recours, à ses frais.

La décision d'introduire un recours contre une condamnation pénale appartient à l'assuré: l'assureur ne peut s'y opposer, mais il peut payer les indemnités quand il le juge opportun (art. 22 du contrat-type).

L'assureur qui est intervenu volontairement dans la procédure pénale peut cependant introduire un recours contre la décision judiciaire quant à l'étendue de la responsabilité de l'assuré. Il doit en aviser en temps utile l'assuré. Celui-ci peut alors choisir de suivre ou non le recours (art. 22 al. 3 du contrat-type)⁷⁷.

c. Fourniture de l'attestation de degré bonus-malus à la fin du contrat

50. Lorsqu'un preneur d'assurance souscrit un nouveau contrat auprès d'un nouvel assureur, ce dernier doit être informé du degré de bonus-malus atteint dans le précédent contrat. C'est la raison pour laquelle le précédent assureur, dans les quinze jours de la résiliation du contrat, doit communiquer au preneur d'assurance une attestation comprenant les renseignements nécessaires pour la détermination de ce degré (contrat-type, art. 38, 11°).

⁷⁶ Sur ces diverses questions, cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 34 et 35.

⁷⁷ Sur la direction du procès dans une procédure pénale, cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 37.

Section 5. Suspension du contrat d'assurance

§ 1. Notion

51. La suspension du contrat a pour objet de suspendre toutes les obligations des parties, nées du contrat; elle est opposable aux personnes lésées (art. 17 de la loi du 21 novembre 1989). Elle se distingue de la suspension de la garantie, qui ne suspend que les obligations de l'assureur vis-à-vis du preneur d'assurance et des autres assurés, mais non celle du preneur d'assurance; la suspension de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée (cf. supra, n° 43).

§ 2. Conditions et effets

52. La suspension du contrat se produit dans deux hypothèses. La première est celle du transfert du véhicule: si à l'expiration du délai de seize jours après le transfert, le véhicule n'est pas remplacé ou son remplacement n'est pas notifié à l'assureur, le contrat est suspendu jusqu'à la prochaine échéance contractuelle, à laquelle le contrat prend fin (art. 34, al. 3 du contrat-type). La deuxième est celle d'une convention intervenant entre les parties au contrat, prévoyant la suspension de celui-ci, lorsque provisoirement, le véhicule n'est plus utilisé.

Il faut cependant remarquer que la loi ne prévoit l'opposabilité à la personne lésée de la suspension du contrat que dans l'hypothèse du transfert du véhicule (art. 16 et 17 de la loi du 21 novembre 1989).

Si le preneur d'assurance remet en circulation le véhicule assuré (ou un autre véhicule), il doit en avertir l'assureur. Le contrat reprend alors son cours, aux conditions applicables à la dernière échéance annuelle, avec éventuellement une indexation. Si le contrat n'est pas remis en vigueur, il prend fin à l'échéance annuelle suivante, sauf si la suspension intervient dans les trois mois précédant l'échéance: dans ce cas, le contrat survit jusqu'à l'échéance annuelle suivante (art. 34 du contrat-type, qui organise aussi les modalités du remboursement proportionnel de la prime).

L'article 34 du contrat-type prévoit également que le preneur d'assurance peut demander par écrit qu'il ne soit pas mis fin au contrat à son échéance (art. 34, al. 5).

53. La mise hors service du véhicule rend-elle applicable le régime de transfert du véhicule, avec suspension du contrat après l'expiration du délai de seize jours?

La réponse est certainement négative si la mise hors d'usage du véhicule est momentanée, ou si elle est contestable⁷⁸. En revanche, lorsque le véhicule a été mis hors service définitivement, cette situation n'est pas un transfert et le régime prévu par l'article 17 de la loi et par l'article 33 du contrat-type ne devrait pas être appliqué à cette situation. Dans

⁷⁸ Cf. J.L. FAGNART, "Examen de jurisprudence, 1981 à 1990, les assurances terrestres", *R.C.J.B.*, 1992, n° 100, p. 88; l'auteur cite les décisions suivantes: Cass., 12 décembre 1984, *Pas.*, 1985, I, 458; Liège, 8 décembre 1983, *Pas.*, 1984, II, 74; Mons, 25 mars 1987, *Bull. Ass.*, 1987, p. 587, obs. J.R.

un tel cas, c'est l'article 35 du contrat-type qui est applicable; il prévoit que l'assureur doit aviser sans délai sa compagnie et qu'à défaut, le prime reste acquise ou due jusqu'au moment où cet avis est donné. La disparition du risque doit entraîner la résiliation du contrat, cette résiliation étant opposable aux personnes lésées à partir du moment où elle est intervenue (art. 87, § 1, al. 2 de la loi du 25 juin 1992)⁷⁹.

54. La réquisition civile ou militaire du véhicule, en propriété, ou en location, provoque la suspension du contrat par le seul fait de la prise en charge du véhicule par les autorités requérantes, qui couvriront la responsabilité du véhicule conformément à l'article 10 § 1er de la loi du 21 novembre 1989; cette suspension du contrat est opposable aux personnes lésées (art. 19 de la loi; art. 30 du contrat-type).

Section 6. Fin du contrat d'assurance

§ 1. Résiliation pour disparition du risque

55. Lorsque le véhicule est retiré de la circulation, le risque disparaît; le contrat doit être résilié. Le preneur d'assurance doit en aviser sans délai son assureur. Il obtiendra le remboursement de la part de prime correspondant au risque non couru, calculé à partir de la date de l'avertissement donné à l'assureur (art. 35 du contrat-type).

La résiliation pour disparition du risque n'est opposable à la personne lésée qu'à la date où la résiliation est intervenue (art. 87 § 1er, al. 2 de la loi du 25 juin 1992). Il a cependant déjà été admis que les modalités prévues par l'art. 33 du contrat-type pouvaient être appliquées à cette hypothèse (cf. *supra*, n°41).

§ 2. Autres cas de résiliation du contrat d'assurance

a. Résiliation par l'assureur

56. L'article 27 du contrat-type prévoit les diverses hypothèses dans lesquelles l'assureur peut résilier le contrat, ainsi que les modalités.

Les hypothèses sont les suivantes:

- résiliation par l'assureur avant l'échéance annuelle;
- résiliation pour omission ou inexactitude intentionnelle dans la description du risque en cours de contrat;
- résiliation pour omission ou inexactitude non intentionnelle dans la description du risque à la conclusion du contrat et en cas d'aggravation du risque (les modalités sont organisées par les articles 9 et 10);
- résiliation pour non paiement de la prime (cf. art. 13);

⁷⁹ Cf. J.L. FAGNART, *op cit.* à la note précédente, loc. cit.; l'auteur cite plusieurs décisions, qu'il critique en ce qu'elles ont appliqué l'article 33 du contrat-type à cette situation (Cass., 7 octobre 1986, *Pas.*, 1987, I, 141; Cass., 3 mai 1988, *Pas.*, 1988, I, 1055).

- résiliation pour non conformité aux règles techniques applicables au véhicule;
- résiliation après déclaration de sinistre;
- résiliation en cas de publication de nouvelles règles relatives à la responsabilité civile des assurés;
- résiliation en cas de suspension du contrat (cf. art. 30);
- résiliation en cas de faillite, déconfiture ou décès du preneur d'assurance (cf. art. 31 et 32).

b. Résiliation par le preneur d'assurance

57. L'article 28 du contrat-type organise les modalités de la résiliation du contrat par le preneur d'assurance, dans les hypothèses suivantes:

- avant chaque échéance annuelle;
- après chaque déclaration de sinistre;
- en cas de modification des conditions du contrat ou du tarif;
- en cas de faillite, concordat ou retrait d'agrément de l'assureur;
- en cas de diminution du risque (cf. art. 10);
- lorsqu'un délai de plus d'un an s'écoule entre la conclusion du contrat et son entrée en vigueur;
- en cas de suspension du contrat (cf. art. 30).

§ 3. Formes et effets de la résiliation

58. La résiliation doit être faite par exploit d'huissier, par lettre recommandée ou par remise de la lettre de résiliation contre récépissé (art. 29, al. 1^{er} du contrat-type).

La date d'effet de la résiliation diffère selon les hypothèses; elle peut avoir effet lors de sa notification, ou après un mois à compter du lendemain de la signification, de la date du récépissé, du dépôt de la lettre recommandée à la poste.

L'assureur rembourse la portion de prime correspondant au risque non couru lors de la résiliation (art. 29, al. 4).

La résiliation est opposable à la personne lésée (art. 87, § 1, al. 2 de la loi du 25 juin 1992).

Chapitre V DROITS DES VICTIMES ET RECOURS DE L'ASSUREUR

Section 1. Droit des victimes

§ 1. Débiteurs de la réparation

59. La victime peut agir en réparation de ses dommages contre l'assuré responsable; ce dernier introduira alors une action en garantie contre son assureur.

Elle dispose également d'une action directe contre l'assureur du responsable (art. 12, al. 1 de la loi du 21 novembre 1989; cf. infra, § 2).

Son action sera dirigée contre le Fonds commun de garantie automobile, si le responsable du sinistre n'est pas assuré, n'est pas identifié, si l'accident est imputable à un cas fortuit, si l'accident a été causé par un véhicule volé, recelé ou dont l'on s'est emparé par violence, ainsi qu'en cas de perte par l'assureur de son agrément ou en cas d'interdiction ou de faillite de l'assureur (cf. infra, ch. VI, n° 97 et ss.).

Le débiteur de l'obligation de réparer les dommages de la victime est le Bureau Belge des Assureurs Automobiles si l'accident est survenu sur le territoire national mais a été causé par un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger (cf. infra, ch. VIII, n° 140).

D'autre part, lorsque le sinistre est causé par un véhicule appartenant ou immatriculé au nom de l'Etat, des Régions, des Communautés et des organismes publics visés par l'article 10, § 1 de la loi du 21 novembre 1989, les dommages des personnes lésées seront couverts par ces organismes publics s'ils ont fait usage de la dispense d'assurance prévue par la loi. A leur égard, on soulignera que:

- les exclusions et limitations prévues dans les articles 3 et 4 de la loi du 21 novembre 1989 ne leur sont pas applicables (sauf A.R.);
- ils peuvent être mis en cause devant la juridiction pénale saisie de l'action civile des préjudiciés (art. 10, § 1er, al. 1 à 3 de la loi);
- ils sont tenus des obligations incombant au Fonds de garantie automobile lorsque le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est emparé par vol, violence, par suite d'un recel ou s'il est exonéré de sa responsabilité par suite d'un cas fortuit (art. 10, § 1er al. 4 de la loi).

§ 2. Régime de l'action directe

60. L'action directe est reconnue à la personne lésée par l'article 12 alinéa 1 de la loi du 21 novembre 1989, qui lui octroie un droit propre contre l'assureur⁸⁰. Cette action directe est fondée sur la responsabilité de l'assuré. Les articles 13 et 14 de la loi organisent les interventions volontaires et forcées des diverses parties ainsi que l'opposabilité des jugements (cf. infra, n° 130 et ss.).

Les limites du droit propre de la personne lésée contre l'assureur résultent, non seulement de l'étendue de la responsabilité de l'assuré, mais également des montants assurés et des exceptions qui peuvent être opposées par l'assureur.

Dans les cas où la garantie obligatoire est limitée, le montant maximum de la garantie sera partagé entre les personnes lésées en proportion de leur préjudice. Si l'assureur a

⁸⁰ Cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 54 à 56.

indemnisé de bonne foi une victime en ignorant qu'il y en avait d'autres, il n'est plus tenu à l'égard de ces dernières que pour le solde de sa garantie (art. 12, al. 2 de la loi).

61. L'assureur peut opposer à la personne lésée la suspension du contrat résultant du transfert de propriété du véhicule (après l'écoulement du délai de seize jours) et en cas de réquisition du véhicule (art. 17 et 19 de la loi; cf. art. 18 en ce qui concerne les cyclomoteurs); il peut également opposer à la victime la résiliation, l'annulation ou l'expiration du contrat, si ces événements sont intervenus avant le sinistre (art. 87, § 1er, al. 2 de la loi du 25 juin 1992).

Les exceptions, nullités et déchéances dérivant de la loi ou du contrat ne peuvent être opposées par l'assureur aux personnes lésées; elles peuvent justifier un recours de l'assureur contre le preneur d'assurance et éventuellement contre un autre assuré (art. 16 de la loi).

Sont ainsi inopposables à la victime:

- la suspension de la garantie pour défaut de paiement de la prime (sauf dans l'hypothèse où la carte verte a été remise au preneur malgré l'absence de paiement de la prime)⁸¹;
- la faute intentionnelle⁸² ou la faute lourde;
- la réduction de l'indemnité due par l'assureur, en cas d'omission ou d'inexactitude dans la déclaration du risque, de façon non intentionnelle, ou en cas d'aggravation du risque non déclaré, sans mauvaise foi⁸³;
- la suppression de l'indemnité due par l'assureur en cas d'omission ou d'inexactitude intentionnelle dans la déclaration du risque ou en cas de non déclaration intentionnelle de l'aggravation du risque⁸⁴;
- les modifications au véhicule (quant à sa cylindrée ou à sa puissance)⁸⁵.

§ 3. La protection des "victimes faibles": l'article 29 bis

a. Texte applicable

62. L'article 29 bis a été intégré dans la loi du 21 novembre 1989 par celle du 30 mars 1994, entrée en vigueur le 1er janvier 1995⁸⁶. L'article 29 bis a ensuite été modifié par la loi du 13 avril 1995, entrée en vigueur le 1er juillet 1995, qui a remplacé l'ancien texte et supprimé l'article 29 ter inséré dans la loi de 1989 par celle du 30 mars 1994.

La modification de l'article 29 bis initial n'a pas de caractère rétroactif⁸⁷.

⁸¹ Cf. supra n° 29 et 39 .

⁸² C.J. Benelux, 19 février 1988, *Bull. Ass.*, 1988, p. 293 et note A. Pire; Cass., 10 mai 1988, *Pas.*, 1988, I, 1101; Pol. Charleroi, 26 octobre 1989, *J.J.P.*, 1991, p. 95; Bruxelles, 23 avril 1990, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11899; Liège, 6 mai 1991, *J.L.M.B.*, 1992, p. 1127; Liège, 10 février 1992, *Bull. Ass.*, 1992, p. 749 et note M. LAMBERT.

⁸³ Cf. supra, n° 29 et 39 .

⁸⁴ Cf. supra, n° 29 et 39 .

⁸⁵ Cf. supra, n° 7 ; cf. les commentaires de Ph. COLLE, *Les contrats d'assurance réglementés*, Bruxelles, Bruylant, 1998, pp. 155 et 156.

⁸⁶ L'article 29 bis ne s'applique pas aux accidents survenus avant son entrée en vigueur (Mons, 16 janvier 1996, *J.T.*, 1996, p. 300).

⁸⁷ Corr. Liège, 24 juin 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 564.

Ce régime particulier de protection repose sur la réunion de plusieurs conditions. Il faut un accident de circulation impliquant un véhicule automoteur; une victime faible au sens de la loi, qui n'a pas commis de faute inexcusable constituant la cause exclusive de l'accident, un dommage réparable au sens de l'article, un assureur R.C. automobile.

En cas d'application du régime, des recours sont possibles pour l'assureur qui a indemnisé la victime. Le droit commun conserve par ailleurs un domaine d'application.

b. Conditions de l'application de l'article 29 bis

1. Un accident de circulation impliquant un véhicule automoteur

63. L'application du régime implique un accident. Cette notion est absente de la définition de la garantie donnée dans la loi du 21 novembre 1989. A défaut de définition légale, l'accident est habituellement défini comme un événement soudain, involontaire et imprévu, éventuellement anormal⁸⁸. Il faut déduire de l'utilisation du terme "accident" dans l'article 29 bis que le régime est inapplicable en cas de sinistre intentionnel, alors qu'un tel sinistre est couvert dans le cadre de l'assurance obligatoire R.C. automobile⁸⁹.

64. L'accident doit en outre concerner la circulation. Il résulte de l'Exposé des motifs de la loi du 30 mars 1994 que l'article 29 bis est applicable aux lieux "*accessibles à la circulation conformément à la loi de 1989*"⁹⁰; il en résulte que sont visés les accidents causés sur la voie publique, dans les lieux ouverts au public ainsi qu'aux terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter⁹¹. L'accident doit concerner la circulation. Cette condition implique un usage du véhicule, quel qu'il soit⁹². Les dommages causés par le seul fait des biens transportés ou par les manipulations nécessitées par le transport ne sont pas liés à l'usage du véhicule⁹³. En revanche, les dommages liés à un vice du véhicule doivent être couverts, s'ils ont un rapport avec la circulation⁹⁴. Le lien du véhicule avec la circulation renvoie d'autre part à la jurisprudence relative aux véhicules-outils qui limitent l'intervention de l'assurance R.C. automobile aux dommages présentant un lien avec la circulation⁹⁵.

⁸⁸ Cf. *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 11.

⁸⁹ Cf. *supra*, n°61.

⁹⁰ *Doc. parl.*, Sénat, 1993-1994, n° 980/1, p. 32.

⁹¹ Art. 2 § 1er de la loi du 21 novembre 1989; cf. B. DUBUISSON, "L'obligation d'assurance, la garantie d'indemnisation", in *La nouvelle réglementation de l'assurance R.C. automobile*, Bruxelles, Academia - Bruylant, 1990, p. 24.

⁹² Le fait que la passagère d'un véhicule ait été blessée par balle n'est pas un accident de la circulation (Pol. Bruxelles, 3 novembre 1997, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.955).

⁹³ Au cours des travaux préparatoires, le rapport du sénateur ARTS a souligné que ne rentrait pas dans le champ d'application de l'article 29 bis l'hypothèse d'une voiture piégée bourrée d'explosifs (*Doc. parl.*, Sénat, Session 1988-1989, n° 696/2, p. 27).

⁹⁴ Comp. D. PHILIPPE, "Les conditions d'application de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur", in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia - Bruylant, 1995, n° 3, p. 54.

⁹⁵ Cf. art. 1er de la loi du 21 novembre 1989.

65. Il faut encore que l'accident mette en cause un véhicule automoteur. Selon le paragraphe 3 de l'article 29 bis, le véhicule automoteur est tout véhicule visé à l'article 1er de la loi du 21 novembre 1989, "*à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée*". Les véhicules circulant sur rails ne sont donc pas visés par l'article 29 bis⁹⁶.

Le fait que le véhicule soit à l'arrêt ou en stationnement ne le rend pas étranger à la circulation⁹⁷; selon D. Philippe, la jurisprudence française exclut de la circulation les véhicules en stationnement prolongé; au vu des travaux préparatoires, il est douteux que cette solution soit retenue par notre jurisprudence⁹⁸.

A la suite de la réforme de l'article 29 bis par la loi du 13 avril 1995, seuls les fauteuils roulants automoteurs sont exclus des véhicules automoteurs visés par la loi. La raison de cette exclusion est que ces véhicules peuvent circuler sur les trottoirs et accotements, outre le fait que leur faible vitesse les rend peu dangereux. Le texte antérieur, plus large, avait été critiqué⁹⁹.

66. Tous les accidents mettant en cause un véhicule automoteur ne sont pas visés par l'article 29 bis. Celui-ci n'est pas applicable aux accidents de la circulation qui sont en même temps un accident nucléaire¹⁰⁰; en ce qui concerne les accidents survenus au cours de courses et concours de vitesse, de régularité ou d'adresse, la question est plus discutable. Selon le professeur Fagnart, ces accidents sont exclus du champ d'application de l'article 29 bis¹⁰¹. Selon le professeur B. Dubuisson au contraire, ce risque est bien inclus dans l'article 29 bis¹⁰². Ce problème n'a pas encore été tranché par la jurisprudence. Quant à l'accident du travail, rien ne justifie qu'il soit exclu du champ d'application de l'article 29 bis, étant entendu que la victime sera d'abord indemnisée par son assureur-loi et qu'elle obtiendra, ultérieurement, une indemnisation complémentaire dans le cadre du droit commun, à charge de l'assureur R.C. automobile, l'assureur-loi étant subrogé dans les droits de la victime contre cet assureur, dans la mesure des indemnités versées¹⁰³.

67. Le régime de l'article 29 bis implique encore que le véhicule automoteur soit impliqué dans l'accident. La notion d'implication, absente de la loi du 21 novembre 1989 a été reprise

⁹⁶ Par un jugement du 8 décembre 1997, le Tribunal de police de Bruxelles a posé à la Cour d'arbitrage une question préjudicielle, concernant le caractère éventuellement discriminatoire de l'article 29 bis en ce qu'il ne peut être invoqué par les victimes d'un accident dans lequel est impliqué un véhicule lié à une voie ferrée (*J.T.*, 1998, p. 364).

⁹⁷ Rapport de Monsieur ARTS, *Doc. parl.*, Sénat, Session 1988-1989, n° 696/2, p. 16: sont visés les véhicules immobilisés, abandonnés, à l'arrêt ou en stationnement.

⁹⁸ D. PHILIPPE, *op cit.*, n° 4, p. 55.

⁹⁹ Cf. les critiques de J.L. FAGNART, "L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation après la réforme baclée du 30 mars 1994", *R.G.A.R.*, 1994, n° 12388, n° 43 et 44; cf. aussi D. PHILIPPE, *op cit.*, n° 2 p. 53.

¹⁰⁰ J.L. FAGNART, *op. cit.*, n° 48.

¹⁰¹ *Op cit.*, n° 49.

¹⁰² "La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du clair obscur", in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, *op cit.*, p. 21.

¹⁰³ Cf. J.L. FAGNART, *op cit.*, n° 50; l'auteur met en évidence les motifs pour lesquels selon lui la victime de l'accident du travail ne peut agir dans le cadre de l'article 29 bis contre l'assureur de responsabilité de son employeur.

de la loi française du 5 juillet 1985 (la loi "Badinter") qui a inspiré le législateur belge pour la création de l'article 29 bis. Selon l'Exposé des motifs de la loi du 30 mars 1994, l'implication n'implique ni faute quelconque liée à l'usage du véhicule, ni lien de causalité entre une faute et le dommage: *"le véhicule n'est guère plus ici qu'un point de rattachement pour l'indemnisation"*¹⁰⁴.

Il appartiendra à la jurisprudence de définir les contours de la notion d'implication. Les difficultés varient suivant les hypothèses.

Si le véhicule concerné est en mouvement et s'il y a contact, l'implication de ce véhicule doit être admise; il est sans importance que la victime ait commis une faute et que l'automobiliste n'ait aucune responsabilité¹⁰⁵.

La question est déjà plus délicate s'il y a contact avec un véhicule à l'arrêt. Si le véhicule est en stationnement irrégulier, son implication n'est pas discutable, même si le véhicule n'a joué qu'un rôle passif dans l'accident¹⁰⁶.

L'implication du véhicule doit être reconnue aussi si sa position était régulière et qu'il n'a pas joué de rôle perturbateur dans la circulation. Ceci ressort clairement des travaux préparatoires de la loi; le Gouvernement a précisé qu'il appartiendrait à l'assureur d'un véhicule en stationnement d'indemniser un cycliste tombé sur ce véhicule *"parce qu'en tout état de cause, c'est en principe l'INAMI qui devrait supporter cette charge. De plus, le cycliste responsable n'aurait vraisemblablement pas les moyens d'indemniser les dommages causés à l'autre cycliste"*¹⁰⁷. La justification de la solution est évidemment curieuse: il faut cependant rappeler que cette réforme légale avait pour objectif, notamment, de *"réaliser pour l'INAMI une économie substantielle"*¹⁰⁸. Quoiqu'il en soit, la solution est claire. La jurisprudence française l'a admise, après avoir dans un premier temps tenté de limiter les effets de la loi Badinter aux circonstances dans lesquelles le véhicule en stationnement avait perturbé la circulation, l'implication du véhicule en stationnement régulier semblant à présent reconnue¹⁰⁹.

Il a également été reconnu, en France, que le véhicule dont descend un passager est impliqué dans la chute du passager qui en descend¹¹⁰; cette solution a été appliquée en Belgique dans une décision du tribunal de police de Hasselt du 4 septembre 1997, au sujet d'une conductrice qui s'était fait une entorse en descendant de sa voiture¹¹¹.

¹⁰⁴ *Doc. parl.*, Sénat, n° 980-1, p.32.

¹⁰⁵ Cf. D. PHILIPPE, *op cit.*, n° 15, p. 60: l'auteur cite diverses décisions rendues par la jurisprudence française.

¹⁰⁶ D. PHILIPPE, *op. cit.*, n° 17, p. 61 et réf. citées.

¹⁰⁷ *Doc parl.*, Sénat, Session 1993-1994, n° 980-3, p. 31.

¹⁰⁸ Rapport de Monsieur LANDUYT, exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice, *Doc. parl.*, Sénat, session 1993-1994, n° 1343/6, p. 2.

¹⁰⁹ Cass. fr., 23 mars 1994, *Bull. civ.*, mars 1994, 2e partie, n° 100, p.57. A noter cependant que cet arrêt reconnaît que la faute commise par le cycliste victime est inexcusable et a été la seule cause de l'accident (cf. les commentaires de D. PHILIPPE, *op cit.*, n° 20, p. 63).

¹¹⁰ Cass. fr., 7 juin 1989, *Rev. trim. dr. civ.*, 1989, p. 764, note JOURDAIN.

¹¹¹ *R.D.C.*, 1997, p. 807.

S'il n'y a aucun contact entre la victime et le véhicule, l'implication de ce véhicule ne peut résulter de sa seule présence. L'examen de la jurisprudence française fait apparaître que l'implication du véhicule, en l'absence de contact, a été retenue lorsque le véhicule avait joué un rôle perturbateur de la circulation. Comme le souligne justement le professeur Fagnart, il faut dans un tel cas une certaine "*participation causale du véhicule à l'accident*"¹¹².

Le rapport présenté au Sénat par Monsieur Arts le confirme. Il cite, comme exemple d'implication du véhicule en l'absence de contact, l'exemple suivant: "*lorsqu'un cycliste est frôlé par un camion circulant à une vitesse élevée, et tombe à la suite du déplacement d'air, le camion est indéniablement impliqué dans l'accident*"¹¹³.

Le professeur Fagnart cite diverses décisions françaises, qui ont reconnu l'implication du véhicule malgré l'absence de contact, en retenant l'effet perturbateur de ce véhicule: en raison de l'éblouissement provoqué par les phares, en raison d'une manoeuvre intempestive et inattendue, en raison de la survenance inopinée d'un camion¹¹⁴; en sens inverse, il a été jugé que le changement de direction d'un véhicule ne démontrait pas son implication dans un accident où un autre véhicule, traversant le carrefour lors du passage du premier, avait quitté la chaussée et heurté un arbre: l'effet perturbateur du changement de direction du premier n'était pas établi¹¹⁵.

2. Une victime faible qui n'a pas commis de faute inexcusable, cause exclusive de l'accident

68. L'article 29 bis § 1er accorde le bénéfice du nouveau régime à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, pour leurs lésions corporelles. Le paragraphe 2 de l'article exclut de la garantie le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit.

Le premier état du texte, tel qu'il résultait de la loi du 30 mars 1994, excluait l'indemnisation, non seulement du conducteur, mais aussi de ses passagers; l'exclusion des passagers avait donné lieu à de vives critiques, notamment des professeurs Dalcq¹¹⁶ et Fagnart, ce dernier contestant également l'exclusion des conducteurs¹¹⁷. Le droit pour les passagers à obtenir l'indemnisation automatique prévue par l'article est donc à présent reconnue, depuis la loi du 13 avril 1995, entrée en vigueur le 1er juillet 1995. Font donc partie des bénéficiaires toutes les personnes autres que le conducteur d'un véhicule automoteur: les piétons, les cyclistes, les cavaliers, ceux qui se déplacent à ski, en patins à roulettes, dans un véhicule tiré par un animal, les passagers et même les conducteurs d'un véhicule autre qu'un véhicule automoteur (les passagers et conducteurs d'un train ou d'un tram par exemple). Il résulte du paragraphe 3 de l'article 29 bis que le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur, qu'il soit handicapé ou non, fait partie des personnes protégées. Enfin, doivent également bénéficier du régime les personnes qui, bien que n'ayant pas participé à la circulation, ont été

¹¹² J.L. FAGNART, *op cit.*, n° 53; comp. D. PHILIPPE, *op. cit.*, n° 25 et réf. citées.

¹¹³ *op cit.*, p. 15.

¹¹⁴ *op cit.*, n° 53, note 165 à 167.

¹¹⁵ Cass. fr., 5 janvier 1993, citée par D. PHILIPPE, *op cit.*, p. 66, note 68.

¹¹⁶ Rapport de clôture, in "*L'indemnisation automatique ...*", *op cit.*, n° 9, p. 137.

¹¹⁷ *op cit.*, n° 31.

victimes d'un accident de la circulation: tel serait le cas d'une personne blessée dans sa maison par un camion enfonçant un mur¹¹⁸.

69. Sont seuls exclus les conducteurs de véhicules automoteurs et leurs ayants droit. Celui qui conduit un véhicule est bien entendu son conducteur; cependant, les limites de la notion sont délicates à établir.

En France, la jurisprudence considère comme piéton "*celui qui abandonne son poste de pilotage, jusqu'à ce qu'il y soit réinstallé*"¹¹⁹. N'est dès lors plus un conducteur celui qui est sorti de sa voiture, même s'il tient encore la portière¹²⁰, celui qui est en train de reprendre place dans son automobile, celui qui enfourche son engin, celui qui tient son engin en main pour traverser la rue; est conducteur, celui qui reste dans son véhicule à l'arrêt, celui qui le fait démarrer, celui qui, assis au volant de sa voiture remorquée, conserve une certaine maîtrise de celle-ci, le cyclomotoriste qui circule en roue libre après avoir coupé les gaz¹²¹.

Une autre question est de savoir si le conducteur doit être assis au volant. La jurisprudence belge a plusieurs fois qualifié de conducteur celui qui met involontairement le véhicule en marche, sans être installé au volant¹²²; il a même été décidé que le préposé d'un garagiste, resté à l'extérieur du véhicule, était devenu un conducteur en provoquant involontairement sa mise en marche en laissant tomber un outil sur le démarreur¹²³. Quant au passager qui s'empare du volant ou d'un autre organe de conduite pendant un moment, sa qualité de conducteur est discutée¹²⁴.

On l'a vu, la jurisprudence de la Cour de cassation française tend à élargir le champ d'application de la loi Badinter en restreignant la notion de conducteur au cas où celui-ci est au volant du véhicule¹²⁵. Il est possible que, dans le cadre de l'application de l'article 29 bis, la jurisprudence belge évolue dans le même sens que la jurisprudence française et restreigne la notion de conducteur aux personnes qui sont assises au volant.

70. Dans le cadre de l'indemnisation automatique, la faute commise par la victime ne justifie ni un partage de responsabilité ni le rejet de son indemnisation. Il n'en va autrement que si la victime, âgée de 14 ans au moins, a commis une faute inexcusable qui est la seule

¹¹⁸ Cf. H. de RODE, "Les limites du droit à indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable", in *L'indemnisation automatique ...*, op cit., n° 5, p. 79.

¹¹⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE, *Le droit du dommage corporel: systèmes d'indemnisation*, Paris, Dalloz, 1993, n° 509, p.440.

¹²⁰ Est une victime faible le conducteur sorti de sa voiture, qui se tient entre la portière et le véhicule (Pol. Louvain, 27 novembre 1997, *J.J.P.*, 1998, p. 180).

¹²¹ Cf. H. de RODE, "Les limites du droit à indemnisation. Catégories de victimes...", in *L'indemnisation automatique...*, op cit., n° 11, p. 84; le cas du conducteur éjecté et heurté ensuite par un deuxième véhicule a donné lieu, en France, à une jurisprudence complexe, citée aux n° 12 et 13, pp. 85 et 86.

¹²² En voulant faire fonctionner le chauffage (Cass., 23 octobre 1983, *R.G.A.R.*, n° 93/30 et note J.L. FAGNART); en relâchant le frein à main (Civ. Verviers, 1er octobre 1986, *R.G.A.R.*, n° 11419 et note B. COMPAGNON), en allumant la radio (J.P. Binche, 13 janvier 1994, *J.L.M.B.*, 1995, p. 733).

¹²³ Anvers, 22 février 1989, *Bull. ass.*, 1989, p. 686.

¹²⁴ Cf. Corr. Arlon, 30 octobre 1991, *Dr. circ.*, 1992, p. 112, qui considère que le passager n'est pas devenu conducteur; en sens opposé, cf. les décisions citées par J.L. FAGNART, note sous Cass., 23 octobre 1973, *R.G.A.R.*, n° 9330.

¹²⁵ Cf. Bordeaux, 20 janvier 1994, *l'Argus*, 1994, p. 35: la décision considère que la jeune fille de 15 ans qui manoeuvre la clé de contact et provoque un accident est restée passagère.

cause de l'accident (art. 29 bis, § 1er, 5 à 7). La faute inexcusable est définie comme étant la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

Le texte actuel résulte de la modification de l'article 29 bis par la loi du 13 avril 1995. Pour les sinistres survenus avant son entrée en vigueur, c'est le texte initial qui est applicable; celui-ci excluait du bénéfice du régime la victime âgée de plus de 14 ans ayant commis une faute inexcusable, celle-ci n'étant pas définie; il est cependant douteux que, pour les sinistres concernés par l'ancien texte, la notion soit interprétée autrement que suivant la définition imposée par le texte nouveau. En revanche, on soulignera que pour ces sinistres, la faute inexcusable de la victime justifie l'exclusion du régime même si elle n'est pas la cause unique de l'accident.

La définition légale de la faute inexcusable correspond à celle qui a été dégagée par la Cour de cassation française, dans le cadre de l'application de la loi Badinter¹²⁶. La définition comprend un élément objectif (une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant son auteur à un danger, sans raison valable) et un élément subjectif (la conscience, par l'auteur de la faute, du danger auquel il s'exposait).

La jurisprudence française apprécie de manière très restrictive la notion de faute inexcusable. La faute inexcusable n'est retenue qu'en raison du caractère particulièrement téméraire du comportement de la victime, de l'accumulation des manquements au code de la route, ou d'un état d'ébriété qui s'ajoute à un comportement particulièrement fautif.

En voici quelques exemples: ont été exclus du bénéfice de la loi Badinter, le cycliste circulant en sens interdit jusqu'à un carrefour et s'engageant malgré un feu rouge dans une nouvelle voie en sens interdit (Cass. fr., 6 juin 1990); un conducteur en état d'ivresse emmené dans un fourgon de police et qui en sort en sautant en marche (Cass. fr., 28 juin 1990); un piéton renversé par une voiture à la sortie d'un bar (Cass. fr., 12 juillet 1989)¹²⁷. En revanche, n'ont pas été considérées comme inexcusables les fautes suivantes: faire brusquement demi-tour à brève distance d'un camion; violer une priorité de droite; traverser une chaussée en dehors des passages protégés; traverser un carrefour la nuit, en courant; traverser la chaussée au feu rouge, en état d'intoxication alcoolique; traverser sans précaution une voir rapide à cinq bandes de circulation¹²⁸.

Le critère de la conscience du danger devrait permettre de ne pas considérer comme faute inexcusable celle commise par les déments ou les débiles mentaux¹²⁹.

¹²⁶ Cass. fr., 29 juillet 1987, 11 arrêts, cités par H. STARCK, L. ROLAND et BOYER, *Obligations. Responsabilité délictuelle*, 1991, Litec, Paris, p. 375.

¹²⁷ Décisions citées par STARCK et alia, *op cit.*, p. 337, n° 883.

¹²⁸ Cf. les réf. citées par H. de RODE, "Les limites du droit à indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable", in *L'indemnisation automatique...*, *op cit.*, n° 23, p. 92 et 93.

¹²⁹ Cf. la décision étonnante de la Cour de cassation française du 7 juin 1989 (P. JOURDAIN, *R. trim. dr. civ.*, 1989, p. 776): la faute inexcusable de la victime avait été retenue, bien qu'il se soit agi d'un débile mental placé sous tutelle. Cet arrêt a été vivement critiqué par la doctrine française (Y. LAMBERT-FAIVRE, *op cit.*, p. 434; STARCK et alia, *op cit.*, n° 887, p.329).

Il faut encore attendre que la jurisprudence belge se développe, pour apprécier comment l'exclusion de la faute inexcusable, seule cause de l'accident, sera appliquée^{130 131}. La modification de l'article 29 bis par la loi du 13 avril 1995 empêchera dorénavant que, dans le cadre de cet article, soient invoquées les fautes commises par les passagers, comme l'absence de port de la ceinture de sécurité: cette faute en effet ne sera jamais la cause exclusive de l'accident.

71. La victime ne peut obtenir l'application de l'article 29 bis en cas de faute intentionnelle; cette exclusion résulte d'une part de la limitation du régime aux accidents, d'autre part de l'article 8 de la loi du 25 juin 1992, d'ordre public. Dès lors, le sinistre causé intentionnellement par la victime n'est pas couvert, même si elle a moins de 14 ans. En ce qui concerne les enfants, il faudra déterminer s'ils ont atteints l'âge du discernement, à défaut de quoi ils ne pourraient avoir commis de faute intentionnelle¹³².

3. Une lésion corporelle

72. Seuls les dommages résultats de lésions corporelles ou du décès sont indemnisables dans le cadre de l'article 29 bis; les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont assimilés à des lésions corporelles (art. 29 bis, § 1er, al. 1 et 2).

73. Les dommages matériels restent soumis au droit commun (art. 29 bis § 5); leur réparation sera donc soumise à la preuve d'une faute et d'un lien de causalité, un partage de responsabilité pouvant être appliqué vis-à-vis de la victime.

Il appartient à la victime d'apporter la preuve du fait que l'accident qu'elle a subi et dans lequel un véhicule est impliqué, a causé les lésions dont elle se plaint¹³³.

c. Débiteurs de l'indemnité

74. Selon l'article 29 bis § 1er alinéa 1er, le débiteur de l'indemnité est l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la loi du 21 novembre 1989.

¹³⁰ A titre d'exemple: conformément à la définition légale, il a été jugé que le déport sans précaution d'un cycliste vers la droite ne constituait pas une faute inexcusable (Corr. Liège, 24 juin 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 568); que la faute du piéton, en état d'ébriété, traversant la chaussée malgré un feu rouge, n'était pas inexcusable (Civ. Bruxelles, 8 janvier 1998, *R.G.A.R.*, 1998, n° 12.929).

¹³¹ Dans une affaire qui a été soumise au Tribunal de police d'Arlon (jugement inédit du 8 janvier 1998, n° 98/24) et en appel au Tribunal correctionnel d'Arlon (jugement du 1er avril 1998, inédit, n° 182) l'application de l'article 29 bis n'a pas été discutée, en raison de l'absence à la cause de l'assureur R.C. automobile, mais les termes de la décision laissent clairement apparaître que la faute inexcusable aurait été reconnue: la victime, à vélo, qui circulait à contre-sens, au milieu de la bande de circulation inverse, en vêtements sombres et sans phare, sans rien faire pour éviter la voiture qui lui fonçait dessus, a pris des risques insensés que seul son état d'intoxication alcoolique peut expliquer; l'état d'intoxication alcoolique de l'automobiliste est jugée sans relation causale, le caractère imprévisible de l'obstacle le rendant inévitable pour tout automobiliste.

¹³² Cf. H. de RODE, "Les limites du droit à indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable", in *L'indemnisation automatique...*, *op cit.*, n° 27 et 28, pp. 96 et 97 et réf. citées.

¹³³ Cf. J.L. FAGNART, *op cit.*, n° 63 et 64.

Il peut y avoir plusieurs véhicules impliqués; dans ce cas, la victime peut demander réparation à n'importe lequel des assureurs. L'assureur qui a indemnisé la victime peut demander aux autres leur contribution, par parts égales¹³⁴.

Lorsque le véhicule impliqué appartient ou est immatriculé ou non de l'un des organismes publics visés par l'article 10 de la loi et qu'il a été fait application de la dispense d'assurance, ce sont ces organismes qui sont tenus de la réparation prévue par l'article 29 bis (art. 10, § 1, al. 3; art. 29 bis, § 1, al. 4).

Enfin, dans les hypothèses où l'indemnisation incombe en droit commun au Fonds commun de garantie automobile (véhicule non identifié; véhicule non assuré; véhicule dont on s'est emparé par vol, violence ou recel; faillite ou retrait d'agrément du véhicule) la victime sera indemnisée par le Fonds commun; si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'indemnisation automatique reste à charge de l'assureur R.C. automobile (art. 29 bis § 1er, al. 3).

d. Recours possibles

1. Recours contre les tiers responsables

75. L'assureur et le Fonds commun de garantie qui ont indemnisé la victime sont subrogés dans les droits de celle-ci contre les tiers, responsables en droit commun (art. 29 bis, § 4, al.1er). En cas de responsabilité partielle de la victime, le droit de l'assureur subrogé à l'égard du tiers responsable sera limité d'une part par le montant dû par le tiers en droit commun, d'autre part par l'indemnité versée par l'assureur¹³⁵.

Par ailleurs, il résulte de l'article 29 bis § 4 alinéa 2 que les indemnités dues en exécution de l'article 29 bis ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues en raison de l'accident. Tout autre créancier que l'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile peut donc effectuer une compensation ou une saisie sur les indemnités dues.

Les recours contre les tiers responsables s'exercent suivant du droit commun de la responsabilité civile (art. 29 bis § 5). Rien n'empêche que le recours soit exercé contre un responsable qui soit une victime protégée par l'article 29 bis; la seule restriction concerne la réalisation des saisies et des compensations¹³⁶.

2. Action récursoire de l'assureur contre l'assuré

76. L'assureur peut exercer une action récursoire contre son assuré, dans les cas de recours prévus par les articles 24 et 25 du contrat-type.

¹³⁴ Sur base de l'article 45 § 2 de la loi du 25 juin 1992 ou sur base de l'article 1251, 3° du Code civil (cf. P.H. DELVAUX, "Les recours de l'assureur et les recours entre co-auteurs", in *L'indemnisation automatique...*, *op cit.*, pp. 115 à 117.

¹³⁵ Cf. P.H. DELVAUX, "Les recours de l'assureur...", *op cit.*, pp. 117 et 118.

¹³⁶ P.H. DELVAUX, "Les recours de l'assureur...", *op cit.*, pp. 123 et 124.

Certains des cas de recours impliquent une faute en relation causale avec l'accident. Dans une telle hypothèse, l'action récursoire de l'assureur est justifiée. Cependant, il est des cas de recours dans lequel aucun lien de causalité entre la faute contractuelle commise et l'accident n'est exigé¹³⁷. Dans de telles hypothèses, l'action récursoire de l'assureur est critiquable, si elle est exercée dans un cas où il n'y a aucun lien de causalité entre la faute contractuelle et l'accident; le paiement d'une indemnité à la victime en vertu de l'article 29 bis n'implique, on le sait, aucun lien de causalité entre la faute de l'assuré et l'accident. La doctrine s'est élevée contre cet effet pervers de l'article 29 bis combiné avec le contrat-type¹³⁸.

3. L'augmentation du degré bonus malus

77. L'article 8 alinéa 3 de l'arrêté royal du 3 février 1992 fixant les normes tarifaires applicables à l'assurance RC automobile prévoit le déplacement sur l'échelle bonus malus en fonction des sinistres pour lesquels l'assureur paie une indemnité en faveur des personnes lésées. Il en résulte que le preneur d'assurance pourrait voir sa prime augmenter en raison d'un sinistre dans lequel son véhicule serait impliqué, sans aucune responsabilité de sa part dans cet accident. Cet autre effet pervers de l'article 29 bis a été également dénoncé par la doctrine¹³⁹.

e. Incidence du droit commun

78. Tout ce qui n'est pas régi par l'article 29 bis reste soumis au droit commun de la responsabilité civile; ce droit régira donc les actions en réparation des dommages matériels, ainsi que les actions en responsabilité des conducteurs et de leurs ayants droit contre les responsables, les actions de l'assureur ou des assureurs, ainsi que celles du Fonds commun de garantie, subrogés dans les droits des victimes indemnisées par eux contre les tiers responsables.

§ 4. Modalités du paiement de l'indemnité

79. On rappellera quelques principes définis par la loi du 25 juin 1992:

- la libre disposition de l'indemnité (art. 83 de la loi). L'indemnité ne peut varier en fonction de l'usage qui en est fait, principe qui donne lieu à une abondante jurisprudence quant à la TVA sur le véhicule accidenté¹⁴⁰.

- la quittance d'indemnité "pour solde de compte" doit préciser les éléments sur lesquels elle porte, selon l'article 84 de la loi; l'article prévoit aussi qu'une telle quittance n'implique aucune renonciation de la victime à ses droits, qu'il s'agisse d'une quittance pour solde de compte partiel ou total¹⁴¹.

¹³⁷ Cf. infra, n° 81 et ss.

¹³⁸ P.H. DELVAUX, "Les recours de l'assureur...", *op cit.*, pp. 121 et 122; J.L. FAGNART estime également qu'une modification du contrat-type s'impose (*op cit.*, n° 79).

¹³⁹ J.L. FAGNART, *op cit.*, n° 78.

¹⁴⁰ Rappelons que la TVA doit être payée au taux applicable lors du remplacement du véhicule (Cass., 28 septembre 1994, *Dr. Circ.*, 1995, p. 38) et que la TVA doit être payée au taux applicable aux véhicules neufs, sans que la victime doive démontrer qu'elle achète un véhicule neuf, en remplacement du véhicule accidenté (Cass., 28 mai 1996, Cass., 6 octobre 1996, *J.L.M.B.*, 1996, pp. 1713 et 1715. Cf au surplus le livre 52, *L'évaluation judiciaire des indemnités. Dommages aux choses*.

¹⁴¹ Cf. au surplus le livre 70, *Les assurances de responsabilité*, n° 51 à 53.

- le paiement des frais de sauvetage et des intérêts ne peut être limité par le contrat (art. 52 al. 2 et art. 82 al. 4 de la loi)¹⁴².

Section 2. Recours de l'assureur

§ 1. Fondement de l'action récursoire

80. L'article 16 alinéa 2 de la loi du 21 novembre 1989 autorise l'assureur à exercer un recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré dans le cas où la loi et le contrat-type l'y autorisent.

Il est admis que le fondement de ce recours est une responsabilité contractuelle; ce n'est pas une action subrogatoire, l'indemnisation de la victime ne subrogeant pas l'assureur dans les droits de la victime contre son assuré, puisqu'il paie sa propre dette (et celle de son assuré)¹⁴³. Une conséquence importante du caractère contractuel du recours est que l'assureur qui l'exerce ne peut se fonder, dans le cadre de cette action, que sur la responsabilité contractuelle et non sur la responsabilité aquilienne de l'assuré qu'il poursuit¹⁴⁴. Une autre conséquence de la nature contractuelle de l'action récursoire est que l'assureur peut y renoncer¹⁴⁵.

Le recours ne peut être exercé que dans les cas prévus par le contrat. En vertu de l'article 88 de la loi du 25 juin 1992, l'assureur doit faire connaître au preneur d'assurance ou à l'assuré son intention d'exercer le recours dès qu'il a connaissance des faits qui le justifient: l'assuré doit en effet être à même d'exercer sa propre défense. L'assureur qui méconnaît cette obligation peut voir ultérieurement son recours rejeté, soit que son silence vis-à-vis de l'assuré soit interprété comme une renonciation à l'exercice du recours¹⁴⁶, soit que le juge applique simplement la sanction prévue par l'article 88 de la loi du 25 juin 1992¹⁴⁷.

¹⁴² Cf. le livre 70, *Les assurances de responsabilité*, n° 44 à 48.

¹⁴³ B. DUBUISSON, "A propos de la nature et du régime juridique de l'action récursoire de l'assurance R.C. automobile", *R.G.A.R.*, 1988, n° 11.351 et 11.380; M. FONTAINE, *Précis, op. cit.*, p. 471; Cass., 25 avril 1991, *J.L.M.B.*, 1994, p. 353, somm.; B. DUBUISSON, "Action récursoire de l'assureur automobile contre les parents du mineur, auteur de l'accident", *J.T.*, 1996, p. 525.

¹⁴⁴ L'assureur ne peut donc poursuivre les parents d'un assuré coupable d'une faute grave en invoquant l'article 1384 alinéa 2 du Code civil (Mons, 6 octobre 1992, *R.G.A.R.*, 1992, 1994, n° 12.397; Liège 9 novembre 1992, *J.L.M.B.*, 1993, p. 815; Liège, 1er décembre 1992, *J.L.M.B.*, 1993, p. 820; Liège, 6 février 1996, *J.T.*, 1996, p. 524).

¹⁴⁵ J.P. Bruxelles, 23 mai 1996, *J.J.P.*, 1998, p. 104 (la renonciation de l'assureur à son recours est jugée en l'espèce établie par une lettre de sa part).

¹⁴⁶ Civ. Dinant, 18 mars 1992, *J.L.M.B.*, 1994, p. 332, note F. DEMBOUR (l'assureur fut condamné à des dommages-intérêts pour violation du devoir d'exécution de bonne foi des conventions: il avait d'abord pris fait et cause pour son assuré, en étant parfaitement au fait du dossier, et avait ensuite, à un stade avancé de la procédure, introduit une action en garantie contre son assuré); Mons, 20 décembre 1990, *Dr. Circ.*, 1992, p. 22 (en raison du principe de l'exécution de bonne foi des conventions, rejet du recours de l'assureur qui, bien que connaissant la clause de déchéance, a assumé la défense du preneur d'assurance).

¹⁴⁷ Pol. Bruges, 7 novembre 1995, *Dr. Circ.*, 1996, p. 43 (le tribunal rejette le recours de l'assureur qui, connaissant les faits depuis la réception du dossier répressif, a laissé se dérouler toute la procédure pénale sans avertir l'assuré du recours qu'il comptait introduire).

La justification du recours ne pose pas de difficulté lorsque l'assureur poursuit le preneur d'assurance, puisque celui-ci a accepté les conditions du contrat. Cette justification peut être discutée lorsque l'assuré poursuivi est une autre personne que le preneur, qui n'a, par conséquent, pas signé le contrat d'assurance. La solution actuellement admise par la jurisprudence est que l'assuré, en se servant du véhicule assuré, adhère à la convention d'assurance tant en ce qui concerne les avantages qu'il en tire que les obligations qui en découlent¹⁴⁸.

§ 2. Motifs de l'action récursoire

81. Les divers cas de recours sont prévus par l'article 25 du contrat-type, qui précise dans chaque hypothèse les personnes qui peuvent faire l'objet du recours.

a. Article 25, 1°

82. Le recours est d'abord prévu, contre le preneur d'assurance, en cas de sinistre indemnisé par l'assureur en période de suspension de garantie pour non paiement de la prime, et en cas d'omission ou d'inexactitude dans la déclaration du risque, lors de la conclusion ou en cours de contrat (ce qui vise l'aggravation de risque non déclarée¹⁴⁹), si l'omission ou l'inexactitude est intentionnelle ou reprochable au preneur.

b. Article 25, 2°

83. L'article 25, 2° prévoit divers motifs de recours contre le seul assuré auteur du sinistre. Il s'agit des sinistres intentionnels des fautes lourdes des escroqueries, des détournement ou abus de confiance portant sur le véhicule.

84. Les décisions qui constatent le caractère intentionnel du sinistre ne sont pas exceptionnelles¹⁵⁰. Pour qu'il y ait sinistre intentionnel, il faut certainement que la faute soit volontaire; il faut également que les conséquences dommageables aient été voulues, ou à tout le moins que l'auteur de l'acte ait eu ou dû avoir conscience des dommages qu'il provoquait¹⁵¹.

85. Les cas de faute lourde sont à présent limitativement organisés par le contrat-type, comme l'impose l'article 8 de la loi du 25 juin 1992: ne sont plus visés que la conduite en état d'ivresse ou dans un état analogue causé par d'autres produits que des boissons alcoolisées.

La faute lourde ne permet le recours de l'assureur que contre son auteur (et non contre ses parents, s'il est mineur¹⁵²); ce recours implique un lien de causalité entre la faute lourde et

¹⁴⁸ Cass., 28 novembre 1975, *Pas.*, 1976, I, 396, note E.K.

¹⁴⁹ Invoquée comme aggravation de risque, la conduite habituelle par une autre personne que le preneur d'assurance doit être établie par l'assureur (Gand, 21 octobre 1994, *Bull. Ass.*, 1995, p. 264).

¹⁵⁰ Pol. Charleroi, 26 octobre 1989, *J.J.P.*, 1991, p. 95; Bruxelles, 23 avril 1990, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11.899 (la décision reconnaît l'opposabilité au responsable de la transaction conclue par l'assureur avec la victime); Liège, 6 mai 1991, *J.L.M.B.*, 1992, p. 1127.

¹⁵¹ Liège, 10 février 1992, *Bull. Ass.*, 1992, p. 749, note M. LAMBERT. Cf *Les assurances de responsabilité*, Livre 70, n° 104 et réf. citées.

¹⁵² Liège, 6 février 1996, *J.T.*, 1996, p. 524 et note B. DUBUISSON.

le sinistre, la faute lourde ne devant pas être la seule cause du sinistre. A qui appartient la charge de la preuve? Selon la jurisprudence traditionnelle, la preuve de la faute lourde et du lien de causalité incombe à l'assureur; demandeur dans le cadre de l'action récursoire, il doit établir le fondement de son dommage (art. 1315 al. 1er C. civ.). On pourrait objecter à ceci que la faute lourde a toujours été considérée comme une exclusion et qu'en conséquence, c'est à l'assuré qu'il appartient de démontrer que les conditions de cette exclusion ne sont pas remplies¹⁵³, l'obligation de couverture de sinistres causés par la faute lourde exclue, à l'égard des victimes, constituant un mécanisme spécifique lié à l'assurance obligatoire. Cette question est donc discutable¹⁵⁴.

En cas de condamnation pénale pour ivresse et pour diverses infractions de roulage, la portée de la décision pénale quant à la preuve du lien de causalité entre la faute lourde et le sinistre dans l'action récursoire ultérieure continue à donner lieu à une jurisprudence abondante et contradictoire.

L'autorité de la chose jugée au pénal, en ce qui concerne le lien de causalité entre le dommage et sa cause, n'est que relative: elle ne s'impose donc qu'aux parties au procès pénal¹⁵⁵. Même à l'égard de ces parties, l'autorité de la chose jugée au pénal peut être rejetée pour divers motifs.

Elle doit incontestablement l'être lorsque le juge civil constate une contradiction entre les motifs et le dispositif du jugement pénal¹⁵⁶ voire une contradiction dans le dispositif¹⁵⁷.

L'autorité de la chose jugée au pénal est également souvent rejetée lorsque l'assureur - et même parfois l'assuré- invoquent qu'ils n'ont pu se défendre complètement sur la question du lien de causalité devant le juge pénal.

En ce qui concerne l'assureur, même s'il était présent à la procédure pénale, il a été jugé que la décision par laquelle deux peines distinctes ont été appliquées ne peut lui être opposée; en effet, l'assureur ne peut adopter une attitude agressive vis-à-vis de son assuré devant le juge pénal; en vertu de l'article 6, 1° de la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales, l'assureur doit pouvoir contester l'appréciation du juge pénal, en ce qui concerne le lien de causalité entre l'accident et l'état d'ivresse de l'assuré¹⁵⁸ ou la qualification des faits retenus par le juge pénal¹⁵⁹. Lorsque l'assureur n'a pas dirigé le procès civil, le même résultat peut être obtenu par un autre argument: l'autorité de la décision pénale

¹⁵³ Cass., 5 janvier 1995, *J.L.M.B.*, 1996, p. 336.; H. de RODE, "La charge de la preuve en matière d'assurances", in *Droit de la preuve*, Formation Permanente C.U.P., vol. XIX, octobre 1997, pp. 26 et ss.

¹⁵⁴ Rappelons que l'ancien contrat-type prévoyait une présomption de lien de causalité entre l'état d'ivresse et le sinistre, que l'assuré pouvait renverser (ancien art. 25, 10°). Ce n'est plus le cas dans le nouveau contrat -type.

¹⁵⁵ Cass., 24 avril 1981, *Pas.*, I, 961; F. KUTY, note sous Cass., 26 juin 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 1003 et réf. citées. Sur l'autorité de la décision pénale dans le procès civil, cf. encore les nombreuses références citées par C. VAN SCHOUBROEUCK, G.JOCQUE et alia, *op. cit.*, pp. 227 et ss.

¹⁵⁶ Liège, 30 novembre 1990, *J.L.M.B.*, 1992, p. 159, note F. DEMBOUR.

¹⁵⁷ Cass., 6 mai 1993, *R.C.J.B.*, 1994, p.163, note F. RIGAUX (en l'occurrence le juge pénal avait condamné le prévenu à des peines distinctes, d'une part pour ivresse au volant, d'autre part pour avoir conduit un véhicule en n'étant pas en état de le faire ainsi que sur la base des art. 418-420 C. pén.).

¹⁵⁸ Liège, 28 juin 1995, *R.R.D.*, 1996, p. 85 et note.

¹⁵⁹ Mons, 4 février 1997, *J.L.M.B.*, 1997, p. 1336, obs. F. KUTY.

étant relative, elle ne peut concerner que le même différend, l'action civile jugée par le juge pénal et l'action récursoire ultérieure de l'assureur n'ayant pas le même objet de contestation entre les mêmes parties¹⁶⁰.

En ce qui concerne l'assuré, il a également été admis que l'autorité de la chose jugée au pénal ne peut faire obstacle au droit de l'assuré de contester le lien de causalité entre son ivresse et l'accident, malgré sa condamnation à une seule peine; l'application d'une peine unique est une sanction moins lourde que l'application de deux peines distinctes et l'assuré ne doit pas être tenu de renoncer à une sanction moins lourde en considération des conséquences que cette décision pourrait avoir dans une procédure civile ultérieure. Il doit donc être admis qu'il puisse démontrer l'absence de lien de causalité entre l'ivresse et l'accident¹⁶¹.

Néanmoins, la majorité des décisions rendues dans le cadre des recours se fondent sur la décision pénale¹⁶², bien qu'un courant minoritaire considère que la décision pénale, qui condamne à une double peine, n'implique pas le rejet du lien de causalité¹⁶³. Si le juge pénal est saisi de l'action civile, la condamnation à une seule peine implique un lien de causalité entre les diverses infractions constatées et le dommage¹⁶⁴, la condamnation à des peines distinctes établit l'absence de lien de causalité entre l'une des infractions et le dommage¹⁶⁵, sauf contradictions dans la décision pénale. Lorsque la décision pénale a relevé qu'un doute subsiste quant à l'influence de l'ivresse, le juge civil peut légalement décider que le recours de l'assureur est fondé¹⁶⁶.

Les notions de détournement, d'escroquerie et d'abus de confiance sont examinées dans le cadre des missions du Fonds commun de garantie (n°112 et ss).

c. Article 25, 3°

86. L'article 25, 3° du contrat-type prévoit ensuite quatre cas de recours qui peuvent être exercés contre le preneur d'assurance et contre un autre assuré¹⁶⁷. Il s'agit des recours fondés sur la participation du véhicule à une course non autorisée, sur la conduite du véhicule par une personne ne satisfaisant pas aux conditions légales et réglementaires pour conduire, sur la circulation du véhicule non muni d'un certificat de contrôle technique valable, sur le transport

¹⁶⁰ Bruxelles, 16 avril 1996, *R.D.J.P.*, 1996, p. 161.

¹⁶¹ Mons, 22 octobre 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 562 (l'arrêt constate que la preuve de l'absence de lien de causalité n'est pas apportée).

¹⁶² Cf. par ex. Cass., 20 septembre 1996, *Dr. Circ.*, 1997, p. 25; Liège, 30 avril 1996, *J.L.M.B.*, 1996, p. 1698, note F. KUTY (l'assuré, présent devant le juge pénal, ne peut contester ultérieurement le lien de causalité constaté par la condamnation à une seule peine).

¹⁶³ Mons, 7 novembre 1994, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.688. Comp. l'analyse de la jurisprudence faite par J.L. FAGNART, "Examen de jurisprudence (1981 à 1990). Les assurances terrestres", *R.C.J.B.*, 1992, n° 120, pp. 120 et ss.

¹⁶⁴ Liège, 28 février 1990, *Bull. Ass.*, 1991, p. 347; Liège, 18 mai 1994, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.571; Liège, 30 avril 1996, cité à la note précédente..

¹⁶⁵ Mons, 5 mars 1993, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.533.

¹⁶⁶ Cass., 26 juin 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 997, obs. F. KUTY. Cette décision se fonde sur l'article 25, 10° de l'ancien contrat-type, qui prévoyait une présomption réfragable de lien de causalité; c'est dans ce cadre qu'il a été décidé en l'espèce que l'existence d'un doute ne suffit pas à renverser la présomption de causalité.

¹⁶⁷ Le recours ne peut être exercé contre les parents de l'assuré sur la base de l'article 1384 du Code civil, le fondement du recours étant contractuel (Pol. Bruges, 7 novembre 1995, *Dr. Circ.*, 1996, p. 43).

de personnes non autorisé ou en nombre excédentaire. Pour chacun des cas, l'article 25, 3° in fine prévoit que le recours contre un assuré qui établit que le fait générateur a été commis par un autre assuré et à son insu ou contre ses instructions, doit être rejeté.

87. Le deuxième de ces cas s'applique aux personnes qui ont conduit un véhicule sans avoir de permis de conduire ou en période de déchéance du droit de conduire¹⁶⁸, tout comme aux conducteurs de cyclomoteurs ayant transporté un passager sans avoir l'âge légalement requis (18 ans¹⁶⁹)¹⁷⁰. Le recours est parfois contesté lorsque la personne poursuivie était titulaire d'un permis étranger et aurait obtenu le permis belge par une simple formalité administrative; la Cour de cassation a admis le rejet du recours dans un tel cas, rejet justifié par l'interprétation du contrat fondée sur la commune intention des parties plutôt que sur le sens littéral des termes, la clause devant en outre être exécutée de bonne foi¹⁷¹. Le recours contre un assuré autre que l'auteur du fait générateur peut être rejeté s'il est démontré que les faits se sont produits à l'encontre de ses instructions ou à son insu, preuve assez facilement admise^{172 173}; c'est à l'assuré poursuivi que cette preuve incombe, le texte le précise clairement^{174 175}.

La clause, dans sa rédaction ancienne (art. 25, 6° de l'ancien contrat-type) a fait l'objet de diverses critiques, jusqu'ici sans succès; ces critiques ont été fondées sur l'article 1134 du Code civil¹⁷⁶ ou sur la réglementation de contrôle; après que l'argumentation fondée sur le caractère imprécis de la clause et le manque d'équilibre des engagements qu'elle impliquait ait été plusieurs fois rejetée¹⁷⁷, elle a été admise par un arrêt de la Cour d'appel de Mons du 12 mars 1996, qui a rejeté l'action récursoire de l'assureur, au motif que la déchéance automatique prévue par l'article 25, 6° de l'ancien contrat-type constituait une rupture de

¹⁶⁸ Cass., 4 septembre 1992, *R.W.*, 1992-1993, col. 518.

¹⁶⁹ Art. 8.3 de l'A.R. du 1er décembre 1975 sur la police de la circulation routière.

¹⁷⁰ Si les conditions de l'action récursoire de l'assureur R.C. automobile sont réunies, celles de la couverture par l'assureur R.C. vie privée ne le sont pas nécessairement (Cass., 21 mai 1993, *Bull. Ass.*, 1995, p. 126 et note N. DENOËL).

¹⁷¹ Cass., 24 septembre 1992, *R.W.*, 1992-1993, col. 789; en sens inverse, cf. Civ. Namur, 13 octobre 1989, *R.G.A.R.*, 1992, n° 11.954, qui juge sans relevance le fait que l'assuré aurait pu sur simple demande obtenir son permis belge.

¹⁷² B. DUBUISSON, "Action récursoire de l'assureur automobile contre les parents du mineur auteur de l'accident", *note citée*, p. 526 et nombr. réf. citées; cf. encore Bruxelles, 27 avril 1990, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11.810, qui juge non fautif le fait de confier son véhicule à un adulte, sans exiger de voir son permis (l'arrêt souligne que c'est à l'assureur d'établir que l'assuré savait ou devait savoir qu'il confiait son véhicule à une personne sans permis; pour renverser ainsi la charge de la preuve, il aurait fallu d'abord constater que l'assuré établissait, par présomptions, le fait dont la preuve lui incombe).

¹⁷³ Le recours ne peut en tout cas être exercé que contre des assurés, et non contre les parents de l'assuré mineur, qui n'ont pas souscrit le contrat (Bruxelles, 10 mars 1994, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.425).

¹⁷⁴ Liège, 1er mars 1989, *R.G.A.R.*, 1991, n° 11.880; Civ. Bruxelles, 2 mars 1990, *Bull. Ass.*, 1991, p. 118; Liège, 25 octobre 1995, *R.R.D.*, 1995, p. 485.

¹⁷⁵ Comp. J.P. Binche, 13 janvier 1994, *J.L.M.B.*, 1995, p. 733, dans lequel la question ne semble même pas avoir été soulevée (recours de l'assureur admis contre le père de l'adolescent qui a involontairement mis la voiture en marche en voulant allumer la radio).

¹⁷⁶ B. DUBUISSON, "Action récursoire de l'assureur automobile..." *op. cit.*, p. 526; Liège, 1er décembre 1992, *R.R.D.*, 1993, p. 149, qui déclare que le recours fondé sur le fait que le conducteur du cyclomoteur avait 17 ans et 5 mois ne constituait pas un abus de droit.

¹⁷⁷ Civ. Mons, 6 octobre 1992, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12.397; Mons, 10 janvier 1994, *J.L.M.B.*, 1994, p. 1115; Bruxelles, 10 mars 1994, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.425; Civ. Nivelles, 4 avril 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.796, qui confirme que le recours n'implique aucun lien de causalité démontré.

l'équivalence des engagements des parties; la Cour soulignait que la clause sanctionnait des comportements fort divers, dont certains, tel celui à l'origine du recours (l'accident litigieux avait blessé la passagère de l'assurée, que celle-ci transportait sur son cyclomoteur alors qu'elle n'avait pas encore 18 ans accomplis) ne pouvait constituer une faute grave, la sanction prévue étant néanmoins plus lourde que celle prévue en cas de faute lourde, puisque s'appliquant même en l'absence de tout lien causal avec le sinistre. Mais cette décision a été cassée par la Cour de cassation, dans un arrêt du 5 septembre 1997¹⁷⁸; la Cour constate, dans cette décision, que ne porte pas atteinte à l'équivalence des engagements des parties une clause de recours contractuelle qui n'est interdite ni par une loi impérative ni par une loi d'ordre public. Le recours peut donc être déclaré fondé même sans lien causal entre l'accident et l'âge du conducteur¹⁷⁹.

Le devoir d'exécution de bonne foi des conventions ne concerne pas que les assurés: le recours d'un assureur a été rejeté sur la base de ce principe, parce qu'il avait accepté de couvrir l'assuré dès la prise d'effet du contrat, alors qu'il n'avait pas encore de permis; il devait savoir que la faute contractuelle serait commise dès la conclusion du contrat¹⁸⁰.

88. Le troisième cas de recours visé par l'article 25, 3° concerne les véhicules qui ne sont pas en règle en ce qui concerne le contrôle technique. La rédaction ancienne de l'article avait été contestée avec succès, la Cour de cassation ayant confirmé un arrêt qui avait déclaré abusif le recours introduit par un assureur au sujet d'un accident survenu avec un véhicule qui n'était pas en ordre du point de vue contrôle technique dans des circonstances qui démontraient l'absence totale de lien de causalité entre l'accident et ce défaut¹⁸¹; l'assureur avait cherché à *"tirer un profit injustifiable d'un manquement purement formel de l'assuré, étranger à la survenance de l'accident"*. A la suite de cet arrêt, la clause a été modifiée et l'article 25, 3°, c permet à présent à l'assuré d'apporter la preuve de l'absence de lien causal entre l'état du véhicule et le sinistre.

89. Le quatrième et dernier cas visé par l'article 25, 3° concerne les sinistres survenus alors que les passagers transportés étaient trop nombreux ou que leur transport ne respectait pas les conditions réglementaires ou contractuelles. Dans ces deux cas, le recours ne dépend nullement de la preuve d'une relation causale, ni de celle d'une conscience, dans le chef de l'assuré, de l'aggravation du risque¹⁸².

Dans le cas où le nombre des personnes transportées dépassait le nombre autorisé contractuellement ou réglementairement, le recours s'exerce selon la proportion entre le nombre de personnes excédentaires et le nombre de personnes transportées (outre l'application des plafonds prévus à l'article 24), l'article 25, 3°, d prévoyant en outre des modalités particulières de calcul en cas de transport d'enfants, selon leur âge.

¹⁷⁸ *J.L.M.B.*, 1998, p. 535.

¹⁷⁹ Bruxelles, 10 mars 1994, *R.G.A.R.*, 1995, n° 12.425.

¹⁸⁰ Mons, 7 février 1996, *J.L.M.B.*, 1996, p. 1345 et note.

¹⁸¹ Cass., 30 janvier 1992, *J.L.M.B.*, 1992, p. 650; *R.C.J.B.*, 1994, p. 185, note P.A. FORIERS, "Observations sur le thème de l'abus de droit en matière contractuelle". En l'espèce, le défaut concernait les phares et l'accident était survenu en plein jour. La même solution a été appliquée par un arrêt récent de la Cour d'appel de Liège, dans une affaire régie par l'ancien contrat-type (Liège, 3 juillet 1997, *J.L.M.B.*, 1998, p. 552).

¹⁸² Bruxelles, 27 juin 1991, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12.354.

Dans le cas où le transport de personnes s'est fait en dehors des conditions réglementaires ou contractuelles, le recours s'exerce pour le total des indemnités payées aux personnes transportées (avec l'application des plafonds prévus à l'article 24); tel est le cas, par exemple, si un véhicule déclaré comme étant affecté au transport gratuit de personnes effectue des transports rémunérés de personnes¹⁸³.

d. Article 25, 4°

90. L'article 25, 4° autorise le recours de l'assureur dans le cas où un véhicule transféré (ou dont le bail ou le contrat de leasing a pris fin), autre qu'un cyclomoteur, a circulé avec son ancienne plaque d'immatriculation pendant les seize jours qui ont suivi son immatriculation et que des dommages ont été causés pendant ce délai par un autre assuré que le preneur d'assurance, son conjoint et ses enfants qui habitent avec lui et ont l'âge légal de conduire (art. 33 du contrat-type). Le recours peut être exercé contre l'auteur du sinistre et le civilement responsable.

e. Article 25, 5°

91. L'article 25, 5° permet à l'assureur d'exercer un recours contre l'assuré qui n'a pas respecté les obligations prévues par l'article 19 (qui lui impose de ne pas reconnaître sa responsabilité, transiger, fixer les dommages, promettre d'indemniser, payer la victime, sans autorisation écrite de l'assureur). Ce recours est limité par le préjudice subi par l'assureur, que ce dernier doit établir¹⁸⁴.

f. Article 25, 6°

92. Enfin, l'article 25, 6° autorise le recours de l'assureur contre l'assuré qui a omis d'accomplir un acte dans le délai déterminé par le contrat (par exemple la déclaration d'une aggravation du risque, la déclaration de sinistre, la transmission des actes judiciaires ou extrajudiciaires). Ce recours est limité par le préjudice causé à l'assureur par cette faute.

§ 3. Effets de l'action récursoire

93. L'assureur peut réclamer le remboursement des indemnités versées, ainsi que des intérêts sur ses débours et des frais.

L'article 24 du contrat-type prévoit le principe de la limitation des recours: ceux-ci ne peuvent être exercés que:

- pour la totalité des débours, jusqu'à 420.000 F;
- au-delà, pour la moitié des débours, avec un minimum de 420.000 F et avec un maximum de 1.250.000 F.

¹⁸³ Mons, 14 novembre 1989, *R.G.A..R.*, 1992, n° 12.021 (application de l'article 25, 2° de l'ancien contrat-type).

¹⁸⁴ Jugé que la faute contractuelle commise par l'assuré en reconnaissant sa responsabilité est sans relation causale avec les décaissements de l'assureur, ce dernier pouvant contester la responsabilité malgré la reconnaissance de responsabilité (Civ. Charleroi, 26 octobre 1995, *J.L.M.B.*, 1996, p. 528).

Ces montants sont indexés.

Dans certains cas, les limitations du recours sont inapplicables. Le recours est total s'il est fondé sur une omission ou une inexactitude intentionnelle dans la déclaration du risque à la conclusion ou dans le cours du contrat (art. 25, 1°, b) et en cas de sinistre volontaire (art. 25, 2°, a).

D'autres limitations sont applicables dans certaines hypothèses. Ainsi, le recours est limité à 10.000 F non indexés dans le cas prévu par l'article 25, 1°, c (omission ou inexactitude non intentionnelles mais reprochables au preneur dans la déclaration du risque, lors de la conclusion ou en cours de contrat). Et si l'assureur reproche à son assuré d'avoir accompli un acte hors délai (art. 25, 6°), d'avoir commis l'une des fautes prévues par l'article 19 (reconnaissance de responsabilité, etc; art. 25, 5°), le recours ne peut être exercé qu'à concurrence du préjudice subi par l'assureur, outre l'application des limitations de montants prévues à l'article 24.

§ 4. Répétition de l'indu et enrichissement sans cause

94. Les conditions de l'action en répétition de l'indu et de l'action fondée sur l'enrichissement sans cause sont examinées dans le livre 70 consacré aux assurances de responsabilité (n° 79 à 81).

Chapitre VI. LE FONDS COMMUN DE GARANTIE

Section 1. Généralités

§ 1. Origine et réglementation applicable

95. Constitué à l'initiative de l'Union Professionnelle des Entreprises d'Assurances, le Fonds Commun de Garantie Automobile est une association d'assurances mutuelles qui a été créée par arrêté royal du 31 janvier 1957. Sa mission était d'indemniser les victimes d'accidents de la circulation, lorsque le véhicule responsable n'était pas identifié ou lorsqu'il n'était pas assuré, conformément aux principes posés par la loi du 1er juillet 1956 et son arrêté d'exécution du 5 janvier 1957.

Les règles déterminant les cas d'intervention du Fonds Commun et son fonctionnement furent ensuite modifiées, par la loi du 9 juillet 1975 sur le contrôle des entreprises d'assurances (art. 49 et 50) et son arrêté royal d'exécution du 16 décembre 1981. Les cas d'intervention du Fonds furent étendus aux accidents résultant de cas fortuits, ainsi qu'aux cas dans lesquels les victimes ne sont pas indemnisées en raison de la faillite d'une entreprise d'assurances ou en raison du retrait de l'agrément de l'assureur ou de la renonciation à cet

agrément par l'assureur. L'étendue de l'indemnisation fut également modifiée, les dommages matériels étant dorénavant indemnisés, sauf dans l'hypothèse des dommages causés par un véhicule non identifié (les articles 49 et 50 de la loi de contrôle ont été modifiés par arrêté royal du 8 janvier 1993 et sont devenus, suite à une nouvelle modification par arrêté royal du 12 août 1994, les articles 79 et 80 de la loi de contrôle).

Selon l'article 2 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, la loi est applicable aux associations d'assurances mutuelles, un arrêté royal pouvant déterminer les dispositions qui ne leur sont pas applicables et fixer les modalités selon lesquelles d'autres dispositions le sont. Un tel arrêté royal n'a pas été pris à l'heure actuelle¹⁸⁵.

En application de l'article 4 de la troisième directive européenne du 14 mai 1990¹⁸⁶, la loi de contrôle a encore été modifiée de manière à imposer au Fonds Commun d'indemniser dans un premier temps la victime, en cas de litige entre le Fonds et l'entreprise d'assurances agréée ou dispensée de l'agrément, sur la question de savoir qui doit indemniser la victime (article 80, § 5). En outre, un arrêté royal du 19 février 1997 a introduit un paragraphe 6 dans l'article 80, prévoyant la possibilité, pour les personnes impliquées dans un accident de la circulation, ou pour les organismes subrogés, d'obtenir des informations auprès du Fonds concernant l'identité des assureurs couvrant la responsabilité civile des véhicules impliqués dans un accident.

Les missions du Fonds ont encore été augmentées par l'article 29 bis introduit dans la loi du 21 novembre 1989 par la loi du 30 mars 1994, modifiée par celle du 13 avril 1995: l'indemnisation automatique des victimes faibles est à charge du Fonds Commun, dans les conditions prévues par l'article 29 bis et dans les hypothèses résultant de l'article 80 de la loi de contrôle, hormis dans l'hypothèse du cas fortuit.

Le financement du Fonds est réalisé par des cotisations imposées à toutes les compagnies d'assurances agréées dans la branche de l'assurance responsabilité automobile, cotisations proportionnelles à leur encaissement dans cette branche. Les assureurs sont tenus solidairement du paiement de ces cotisations (article 79 § 4 de la loi de contrôle).

§ 2. Importance financière des interventions du Fonds

96. En 1997, le total des indemnités et frais payés par le Fonds s'est élevé à 1.017.035.000 F (il s'élevait à moins de 700.000.000 F en 1993)¹⁸⁷.

Pour les dossiers ouverts en 1997, les montants payés et les provisions techniques constituées se répartissent comme suit:

- non assurance:

¹⁸⁵ Cf. *L'assurance mutuelle en Belgique*, actes du Colloque organisé les 24 et 25 avril 1998 par l'U.C.L. et l'Union des Associations d'Assurances Mutuelles, à paraître.

¹⁸⁶ Directive concernant le rapprochement des législations des Etats Membres relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (directive 90/232/CEE).

¹⁸⁷ Ces chiffres sont extraits du Rapport annuel présenté à l'assemblée générale des associés du Fonds Commun de Garantie Automobile, pour l'exercice 1997.

- en Belgique: 116.085.000 F payés (constitution de provisions techniques pour 466.437.000 F);
- à l'étranger: 12.278.000 F payés (constitution de provisions techniques pour 130.979.000 F);
- non identification: 12.314.000 F (constitution des provisions techniques de 498.344.000 F);
- cas fortuit: 171.816.000 F
- vol: 32.470.000 F (constitution de provisions techniques de 126.159.000 F).

Les recours introduits par le Fonds ont permis la récupération, en 1997, d'un montant brut de 56.733.704 F soit 8,6 % des décaissements de l'année en matière de vol et de non assurance.

Section 2. Cas d'intervention du Fonds

§ 1. Véhicules non identifiés

97. Selon l'article 80 § 1er, 1° de la loi de contrôle, les personnes lésées peuvent obtenir la réparation de leurs lésions corporelles causées par un véhicule automoteur *"lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié ; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable"*.

Pour obtenir l'intervention du Fonds, la personne lésée doit établir le rôle dans l'accident du véhicule non identifié, ainsi que sa responsabilité ; le Fonds étant "substitué à la personne responsable", il n'aura pas à indemniser la personne lésée si ces preuves ne sont pas apportées.

La preuve doit concerner la responsabilité d'un véhicule non identifié et non l'identité du conducteur. En effet, si le véhicule est connu, son assureur doit couvrir la responsabilité de tout conducteur et de tout détenteur, hormis les hypothèses de vol, violence ou recel (article 3 § 1er al. 1er de la loi du 21 novembre 1989). Si le propriétaire du véhicule peut être déterminé par les marques apposées sur celui-ci, le véhicule doit être considéré comme identifié, le Fonds Commun ne devant pas intervenir¹⁸⁸.

En cas de partage de responsabilité, le Fonds ne doit réparer les dommages des personnes lésées qu'en proportion de la responsabilité attribuée au conducteur du véhicule non identifié¹⁸⁹.

La réparation automatique des dommages aux victimes faibles, causés par un véhicule non identifié, est assurée par le Fonds (article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989).

§ 2. Véhicules non assurés

¹⁸⁸ S. VAN TRAPPEN, "Le Fonds Commun de Garantie Automobile", *Dossiers du Journal des Tribunaux*, Bruxelles, Larcier, 1994, p. 60.

¹⁸⁹ S. VAN TRAPPEN, *op cit.*, p. 61.

98. En vertu de l'article 80, § 1er, 2°, le Fonds indemnise les lésions corporelles causées par un véhicule automoteur lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée. Il indemnise également les dommages matériels, cette indemnisation étant limitée par sinistre et par personne lésée aux dommages excédant 10.000 F (A.R. du 16 décembre 1981, modifié par A.R. du 6 mai 1991, article 19 § 1er et § 2).

La première condition, pour que l'intervention du Fonds soit justifiée, est que le véhicule responsable de l'accident soit soumis à l'obligation d'assurance. La seconde condition est que l'assurance obligatoire ne couvre pas ce véhicule lors de l'accident.

a. Véhicules soumis à l'obligation d'assurance

99. Cette première condition implique que l'accident ait été causé par un véhicule automoteur, au sens de l'article 1er de la loi du 21 novembre 1989, et que ce véhicule ait été mis en circulation sur la voie publique ou sur des terrains ouverts au public et des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant droit de les fréquenter (article 2 § 1er de la loi du 21 novembre 1989). Il en découle que si le véhicule responsable ne circule que sur un terrain privé, il ne peut justifier une intervention du Fonds.

L'article 10, § 1er de la loi du 21 novembre 1989 prévoit une dispense d'assurance pour les véhicules appartenant ou immatriculés au nom des organismes publics visés. La même dispense peut être accordée aux organismes d'intérêt public de transports en commun nationaux ou régionaux, par arrêté royal (art. 10 § 2). Les dommages causés par ces véhicules, s'ils n'ont pas été couverts par une assurance, ne sont pas à charge du Fonds mais de l'organisme public concerné (art. 10, § 1er, al. 4).

b. Absence d'assurance

100. Il y a défaut d'assurance et obligation d'intervention du Fonds, lorsque :

- la police d'assurance a été résiliée avant l'accident, pour défaut de paiement de la prime ou pour une autre raison ;
- la police a été annulée avant l'accident ;
- le contrat est suspendu avant l'accident (une hypothèse à ne pas confondre avec celle de la suspension de la garantie, qui n'est pas opposable à la victime et oblige l'assureur à couvrir les dommages de celle-ci) ;
- le véhicule assuré est inutilisable et remplacé pendant plus de trente jours par un autre véhicule (l'assureur du véhicule remplacé couvre le véhicule de remplacement pendant les trente premiers jours : article 1er, a du contrat type) ;
- le véhicule d'un tiers est utilisé en même temps que le véhicule assuré, cet usage n'étant pas occasionnel (art. 4, 1°, b, e du contrat-type).

En sens opposé, les hypothèses suivantes ne correspondent pas à des cas de non assurance et n'obligent pas le Fonds à intervenir:

1. la modification de la puissance du véhicule. Même si elle modifie le calcul de la prime¹⁹⁰, elle ne peut être opposée par l'assureur à la victime pour justifier d'une absence d'assurance couvrant le véhicule modifié ; à l'égard de la victime, le véhicule reste assuré¹⁹¹;

2. l'application d'une "plaque marchand" à un véhicule de cylindrée supérieure à celle prévue par la police. Comme dans l'hypothèse précédente, la Cour de Justice Benelux a tranché le problème en déclarant cette exception inopposable à la victime, que l'assureur doit indemniser¹⁹²;

3. le dommage causé volontairement. Les dommages de la victime d'un acte volontaire doivent être couverts par l'assureur¹⁹³. Le contrat-type prévoit le recours entier de l'assureur contre l'assuré qui a causé intentionnellement le sinistre (art. 25, deuxièmement, a);

4. l'absence de signature de la police ou le défaut de paiement de la première prime, alors que la demande d'immatriculation du véhicule a été revêtue du sceau et de la signature de l'assureur. L'assureur qui a apposé son sceau et sa signature sur une demande d'immatriculation d'un véhicule automoteur est engagé vis-à-vis des tiers à couvrir la responsabilité civile liée à l'usage de ce véhicule, à partir de la date à laquelle il envoie cette demande à l'Office de la Circulation Routière. Le Fonds n'a donc pas à intervenir, même si les parties ont prévu que le contrat d'assurance entrerait en vigueur à une date ultérieure¹⁹⁴.

Quant au fait qu'une carte verte ait été délivrée, cette seule circonstance ne suffit pas à démontrer que le véhicule était assuré. Le fait que le preneur d'assurance ou le conducteur du véhicule soit en possession d'une carte verte n'établit pas de manière définitive l'existence d'un contrat couvrant le véhicule au moment de l'accident ; le contrat peut avoir été résilié ou annulé. En revanche, lorsque la carte verte a été délivrée avant le paiement de la prime, l'assureur ne peut plus suspendre la garantie ou résilier le contrat pour défaut de paiement de la prime pendant toute la durée de validité de cette carte verte (A.R. du 13 décembre 1991, art. 5). Dans ce cas, pendant toute la période mentionnée sur la carte verte, le véhicule est assuré et le Fonds n'a pas à intervenir. Le courtier ou l'agent qui délivre la carte verte agit comme mandataire de l'assureur (à tout le moins apparent) et engage ce dernier¹⁹⁵.

6. Les véhicules réquisitionnés

Lorsqu'un véhicule a fait l'objet d'une réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, le contrat d'assurance est suspendu : les accidents survenus dans le cours de la réquisition ne sont pas couverts par le Fonds, mais l'autorité qui a exercé ce pouvoir de réquisition (art. 19 de la loi du 21 novembre 1989 ; art. 30 du contrat-type).

¹⁹⁰ Cf. l'annexe I à l'arrêté royal du 3 février 1992 fixant les normes tarifaires applicables à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

¹⁹¹ Benelux, 15 février 1988, *R.G.A.R.*, 1989, n° 11588 ; C.J. Benelux, 19 février 1988, *J.T.*, 1988, p. 498.

¹⁹² C.J. Benelux, 17 décembre 1992, *J.L.M.B.*, 1993, p. 402.

¹⁹³ C.J. Benelux, 22 février 1988, *R.W.*, 1987-1988, col. 1051.

¹⁹⁴ Cass., 19 juin 1990, *Dr. circ.*, n° 91/2 ; Cass., 6 novembre 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12915 ; Bruxelles, 29 novembre 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12811.

¹⁹⁵ Bruxelles, 29 novembre 1995, cité à la note précédente ; Civ. Verviers, 18 février 1998, inédit, *R.G.* n° 96/764/A ; Corr. Liège, 8 novembre 1989, *R.G.A.R.*, 1992, n° 12017 ; S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, p. 64, note 97.

Le Fonds couvre les dommages découlant de lésions corporelles ainsi que les dommages matériels, au-delà de 10.000 F non indexés, par personne et par sinistre (art. 80 § 1er in fine de la loi de contrôle ; art. 19 § 1er, al. 1 et § 2 de l'A.R. du 16 décembre 1981 exécutant la loi de contrôle).

c. Personnes indemnisables

101. L'article 17 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 exclut la réparation, par le Fonds, des dommages de certaines personnes, lorsque ces dommages ont été causés par un véhicule non assuré.

Lorsque l'accident n'a entraîné que des dommages matériels, sont exclus :

- le responsable de l'accident ;
- le propriétaire du véhicule non assuré ;
- le preneur d'assurance, le conducteur et le détenteur du véhicule ;
- les conjoints de ces personnes ainsi que leurs parents et alliés s'ils habitent sous leur toit et sont entretenus de leurs deniers.

Lorsque l'accident a entraîné des dommages corporels, sont exclus :

- le responsable du sinistre ;
- le propriétaire du véhicule non assuré ;
- le preneur d'assurance, le conducteur et le détenteur du véhicule s'ils s'avèrent que le véhicule n'était pas assuré.

Cependant, depuis l'entrée en vigueur de l'article 29 bis, il faut considérer que l'article 17 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 ne peut plus être invoqué, pour leurs dommages corporels, contre les personnes précédemment exclues, sauf en ce qui concerne le conducteur du véhicule.

§ 3. Dommages résultant d'un cas fortuit

102. En vertu de l'article 80, § 1er, 2° de la loi de contrôle, le Fonds doit garantir la réparation des dommages causés par un véhicule automoteur, *"lorsqu'aucune entreprise d'assurance n'est obligée à la dite réparation en raison d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident"*.

a. Première condition : l'existence d'un cas fortuit

1. Notion

103. En vertu de l'article 1148 du Code civil, il ne peut y avoir de responsabilité lorsque l'acte ou l'omission du débiteur d'une obligation résulte d'une force majeure ou d'un cas fortuit (notions assimilées par le jurisprudence). La jurisprudence définit le cas fortuit comme un

événement indépendant de la volonté humaine et que cette volonté ne peut ni prévoir, ni conjurer¹⁹⁶.

Sont régulièrement invoqués à titre de cas fortuit, pour obtenir l'intervention du Fonds, le malaise du conducteur, les circonstances atmosphériques, les objets et matières tombés sur la chaussée, les incidents techniques. Un problème particulier concerne la possibilité d'attribuer le cas fortuit à un véhicule non identifié.

2. Malaise du conducteur

104. C'est au conducteur, dont la responsabilité est mise en cause, de démontrer qu'il a été victime d'un malaise répondant aux conditions de la force majeure, autrement dit imprévisible et inévitable.

Il faut donc pour commencer établir la réalité du malaise¹⁹⁷. Il faut ensuite établir le caractère non seulement imprévu mais imprévisible du malaise¹⁹⁸. Le malaise ne peut être considéré comme imprévisible et inévitable, par exemple si le conducteur a ressenti des douleurs au moment de se mettre au volant¹⁹⁹.

3. Circonstances atmosphériques

105. Les circonstances atmosphériques, pour constituer un cas fortuit, doivent correspondre aux conditions d'imprévisibilité et d'inévitabilité. Tel n'est pas le cas en général pour la pluie, le brouillard, la grêle, la tempête, le vent²⁰⁰. Une nappe de fumée opaque et soudaine peut constituer un cas fortuit²⁰¹. Le fait qu'une route soit verglacée ne constitue pas un cas fortuit, si ce verglas était prévisible ou annoncé²⁰² ; en revanche, des plaques de verglas localisées peuvent correspondre à un cas fortuit²⁰³.

4. Objets et matières tombés sur la chaussée et défauts du revêtement routier

106. L'accident peut être dû à la présence anormale de matières ou d'objets divers sur la chaussée (flaques d'huile ou de mazout ; gravillons ; pièces provenant de véhicules ; matériaux divers abandonnés ; etc.). Il appartient au conducteur du véhicule ayant provoqué l'accident de démontrer que ces matières ont constitué pour lui un obstacle imprévisible et

¹⁹⁶ Cass., 15 décembre 1969, *Pas.*, 1970, I, 346 ; Cass., 17 mai 1972, *Pas.*, 1972, I, 855.

¹⁹⁷ J.P. Wavre, 5 novembre 1985, *R.G.A.R.*, 1986, n° 11148.

¹⁹⁸ Corr. Liège, 27 février 1987, *J.L.M.B.*, 1987, p. 469 (crise d'épilepsie) ; Anvers, 6 novembre 1987, *R.W.*, 1989-1990, Col. 748 (hypoglycémie) ; Corr. Liège, 19 octobre 1989, et Liège, 12 février 1993, inédits, cités par S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, p. 90 (fatigue).

¹⁹⁹ Bruxelles, 2 octobre 1990, *R.G.A.R.*, 1993, n° 12179.

²⁰⁰ Cf., pour des vents violents non retenus comme cas fortuit, Anvers, 31 octobre 1990, *Bull. Ass.*, 1990, p. 578 ; J. P. Visé, 27 juin 1991, *R.G.A.R.*, 1992, n° 12025.

²⁰¹ Pol. Liège, 17 avril 1997, *J.J.P.*, 1998, p. 164.

²⁰² Comm. Charleroi, 22 février 1989, *J.L.M.B.*, 1989, p. 290 ; Pol. Dinant, 10 décembre 1996, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12837 (verglas annoncé à la radio et à la télévision, accident sur un viaduc autoroutier du plateau ardennais).

²⁰³ S. MAUCQ, "Les nouvelles attributions du Fonds Commun de Garantie Automobile : le concept de cas fortuit à l'épreuve d'une législation particulière ?", *Annales de Droit de Louvain*, 1986, pp. 361 et ss., et réf. citées.

inévitables²⁰⁴. Selon la Cour de Cassation, le cas fortuit justifiant l'intervention du Fonds peut ne pas avoir une origine indépendante de la volonté humaine²⁰⁵ ; ceci pose une difficulté dans l'hypothèse où l'accident pourrait être imputé à un véhicule non identifié. Nous examinerons ultérieurement cette question.

Par ailleurs, la présence anormale de matières ou d'objets sur la chaussée peut constituer un vice de celle-ci ; ce vice peut entraîner la responsabilité de l'autorité publique, gardienne de la chaussée, ainsi que des communes, en raison de l'obligation de sécurité leur incombant pour les parties de voie publique appartenant à la Région ou à la Province qui traversent leur territoire²⁰⁶. Un arrêt de la Cour de Cassation du 13 mai 1993 a en effet admis que le vice de la chose n'est pas exclusivement une défectuosité intrinsèque, un élément permanent et inhérent à la chose, survenu en dehors de toute intervention d'un tiers²⁰⁷. C'est ainsi que, par un arrêt du 13 mai 1994, la Cour d'Appel de Mons a retenu la responsabilité de la Région Wallonne en tant que gardienne d'une chose atteinte d'un vice, en l'espèce une chaussée sur laquelle se trouvait une grosse pierre^{208 209}.

Si l'accident est dû à un défaut du revêtement routier, cette circonstance peut constituer un cas fortuit pour le conducteur, mais peut entraîner également la responsabilité de l'autorité publique qui en est gardienne, ainsi que celle de la commune éventuellement²¹⁰.

5. Incidents techniques

107. Il est rare qu'un incident technique soit retenu comme constituant un cas fortuit pour le conducteur²¹¹. L'incident technique correspond en principe à un vice du véhicule, ce qui entraîne la responsabilité de son gardien, à moins que ce dernier ne démontre que le dommage est dû, non au vice de son véhicule, mais à l'intervention d'une cause étrangère²¹². Si l'existence d'un vice du véhicule est reconnue, les dommages causés par l'accident sont couverts par l'assureur (art. 2 § 1er de la loi, art. 7 du contrat-type).

²⁰⁴ Anvers, 10 mai 1989, *Dir. circ.*, 90/53 (flaques de mazout) ; Cass., 7 juin 1988, *Bull. Ass.*, 1988, p. 1198 (flaques de mazout) ; Civ. Liège, 6 juin 1988, *Dr. circ.*, 89/59 (flaques d'huile) ; Pol. Liège, 15 juin 1987, *J.J.P.*, 1987, p. 314 (tôles).

²⁰⁵ Cass., 14 septembre 1988, *J.T.*, 1989, p. 91.

²⁰⁶ M. VANDERMERSCH et Denis M. PHILIPPE, "La responsabilité des communes en matière de voirie et la faute de la victime.", note sous Cass., 21 octobre 1993, *J.L.M.B.*, 1993, pp. 85 à 90.

²⁰⁷ *J.T.*, 1994, p. 231.

²⁰⁸ *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.714. En l'espèce, la responsabilité de la commune n'a pas été retenue, la Cour estimant qu'il n'était pas démontré que cette pierre était abandonnée sur la chaussée depuis un temps tel que l'autorité communale eût dû être informée de sa présence et eût pu prendre les mesures appropriées. La décision retient également une responsabilité partielle du conducteur qui aurait dû apercevoir l'obstacle en temps utile pour l'éviter.

²⁰⁹ Pol. Verviers, 17 septembre 1998, *R.G.* n° 214/96, qui impute à la Région Wallonne la responsabilité d'un accident lié à la présence d'une flaque de mazout sur la chaussée.

²¹⁰ Cf. par ex. Civ. Verviers, 16 décembre 1996, inédit, *R.G.* n° 52/44, qui partage par moitié la responsabilité de l'accident entre la Région Wallonne et la Ville de Verviers, en s'appuyant sur un rapport d'expertise qui démontrait que l'accident avait eu pour cause le manque d'adhérence du revêtement en béton hydrocarburé.

²¹¹ Pol. Leuze, 3 décembre 1975, *Bull. Ass.*, 1977, p. 855.

²¹² Le vice du véhicule a ainsi été reconnu par un jugement de la Justice de Paix de Grâce-Hollogne (31 janvier 1989, *R.G.A.R.*, 1992, n° 11971 : perte d'une roue) ; par la Cour d'Appel de Mons dans un arrêt du 28 décembre 1990 (cassé sur un autre point par un arrêt de cassation du 18 septembre 1991, *J.T.*, 1991, p. 839).

6. Cas fortuit et faute d'un véhicule non identifié

Dans la mesure où les circonstances le permettent, les victimes invoquent toujours l'existence d'un cas fortuit plutôt que la faute d'un conducteur non identifié, car leur dommage matériel ne doit être indemnisé par le Fonds que dans l'hypothèse où le cas fortuit est démontré.

108. S'il est établi que l'accident est dû à un véhicule resté inconnu, le cas fortuit ne peut être retenu pour fonder l'obligation de réparation du Fonds : en effet, comme l'a souligné la Cour de Cassation, dans une telle hypothèse ce n'est pas en raison du cas fortuit qu'a constitué la faute du conducteur inconnu pour la victime, que celle-ci n'est pas indemnisée par une entreprise d'assurance, c'est en raison du fait que l'auteur de l'accident n'est pas identifié²¹³.

La question est plus délicate lorsque l'origine de l'obstacle sur la chaussée invoqué à titre de cas fortuit (par exemple une flaque de mazout ou une pièce métallique) n'est pas démontrée. L'obligation d'intervention du Fonds n'est pas soumise à la condition de la preuve de l'origine du cas fortuit²¹⁴. Encore faut-il que l'obstacle d'origine indéterminée puisse avoir une autre cause que la faute d'un véhicule non identifié²¹⁵.

b. Deuxième condition : le fait qu'aucune entreprise d'assurance ne soit obligée à la réparation

109. Le texte légal soumet l'intervention du Fonds commun de garantie à une deuxième condition : le fait qu'aucune entreprise d'assurance ne soit obligée à la dite réparation, en raison de l'exonération du conducteur du véhicule pour cas fortuit.

Cette seconde condition a pour effet d'exclure la couverture des dommages subis par le conducteur victime du cas fortuit ; en effet, si en l'absence de ce cas fortuit, la responsabilité de ce conducteur avait été retenue, son dommage n'aurait pas été couvert par une entreprise d'assurance agréée ; ce n'est donc pas en raison du cas fortuit qu'aucune entreprise d'assurance n'est obligée à la réparation du dommage de ce conducteur, la seconde condition de l'intervention du Fonds étant absente en l'espèce²¹⁶.

Cette conclusion s'impose également dans le cas de dommages subis par un conducteur, à la suite du heurt de son véhicule avec un animal sauvage²¹⁷.

c. L'intervention du Fonds concerne tant les lésions corporelles que les dommages matériels, avec une franchise de 10.000 F par personne et par sinistre (montant non indexé).

²¹³ Cass., 25 juin 1992, *J.L.M.B.*, 1992, p. 1378 et note J.F. JEUNEHOMME ; *Bull. Ass.*, 1992, p. 689 et note J. MUYLDERMANS.

²¹⁴ Cass., 26 avril 1991, *Pas.*, 1991, I, p. 768.

²¹⁵ La Cour de Cassation a ainsi décidé que l'existence d'un cas fortuit pouvait être reconnue, pour autant qu'il ne soit pas constaté que l'accident avait été causé par un véhicule non identifié (Cass., 14 septembre 1988, *Bull. Ass.*, 1989, p. 660 et note J.R.). Il s'agissait en l'occurrence d'une flaque de mazout.

²¹⁶ En ce sens, Cass., 9 janvier 1992 ; Cass., 18 novembre 1987, *Bull. Ass.*, 1989, p. 656 ; *R.W.*, 1991-1992, Col. 1130 ; Liège, 6 décembre 1993, *Bull. Ass.*, 1994, p. 299 ; Mons, 19 mars 1996, *Bull. Ass.*, 1996, p. 645.

²¹⁷ Liège, 30 avril 1997, inédit, *R. G.* n° 266/95 ; Liège, 27 juin 1997, inédit, *R.G.* n° 1995/792 ; Pol. Arlon, 20 juin 1997, inédit, *R.G.* n° 59/95.

110. En ce qui concerne les personnes qui peuvent obtenir du Fonds la réparation des dommages nés d'un cas fortuit, il faut se référer à l'article 17 § 1er et 2 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981. Selon cet article, sont exclus :

1. lorsque l'accident n'a entraîné que des dommages matériels :

- le responsable du sinistre ;
- le voleur et le receleur du véhicule, la personne qui s'est emparée du véhicule par violence, le coauteur ou le complice du vol, de la violence et du recel ;

2. lorsque l'accident a entraîné des lésions corporelles :

- le responsable de l'accident ;
- le voleur et le receleur du véhicule, la personne qui s'est emparée du véhicule par violence, le coauteur et le complice du vol, de la violence et du recel.

Il résulte de l'article 29 bis § 1er, alinéa 3 de la loi du 21 novembre 1989 que l'indemnisation automatique des victimes faibles, pour le dommage corporel, est à charge de l'assureur du véhicule impliqué. Le Fonds n'a donc plus à réparer les préjudices corporels des personnes autres que les conducteurs, victimes d'un cas fortuit.

d. Autres débiteurs de l'indemnisation

111. Lorsque l'accident résultant d'un cas fortuit est lié à l'usage d'un véhicule appartenant ou immatriculé au nom de l'un des organismes publics cités à l'article 10, § 1er de la loi du 21 novembre 1989, le Fonds n'intervient pas en faveur des victimes ; si l'organisme public concerné a fait usage de la dispense d'assurance, il assume à l'égard des victimes les obligations du Fonds.

§ 4. Dommages causés par un véhicule à la suite d'un vol, de violence ou de recel

L'article 3, § 1er alinéa 1er de la loi du 21 novembre 1989 autorise l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule par vol, violence ou par suite de recel. L'article 80 § 1er, 3° de la loi de contrôle prévoit l'indemnisation par le Fonds des dommages ainsi exclus.

a. Dommages causés par le voleur

1. Définition de l'infraction de vol par rapport à d'autres infractions

112. Le vol est défini par l'article 461 du Code pénal. Il implique la soustraction d'une chose appartenant à autrui, avec intention frauduleuse. Le vol d'usage est assimilé au vol par l'article 461 alinéa 2 du Code pénal. Il implique également une intention frauduleuse, soit la volonté de se procurer un avantage illicite aux dépens d'autrui. Il y a donc exclusion de la garantie de l'assurance dès lors que le véhicule est soustrait, contre son gré, à son propriétaire, même si le voleur avait l'intention de le restituer après usage²¹⁸.

²¹⁸ Le vol d'usage doit être établi. Ce n'est pas le cas si le propriétaire et l'utilisateur du véhicule donnent des versions contradictoires concernant l'autorisation qui avait été donnée par le propriétaire (Bruxelles, 18 février

L'article 462 du Code pénal prévoit l'immunité pénale de certains vols en raison des relations familiales existant entre le voleur et le volé; cette immunité est sans incidence sur le plan civil, notamment quant à l'exclusion de la couverture de l'assurance obligatoire²¹⁹. Encore faut-il que l'assureur apporte la preuve du vol²²⁰.

L'abus de confiance doit être distingué du vol, car il n'est pas exclu de l'assurance obligatoire. L'abus de confiance implique le détournement ou la dissipation frauduleuse d'une chose qui a été remise à l'auteur du délit en vue d'un usage déterminé ou à condition de le restituer (art. 491 C. Pén.). La jurisprudence dans ce domaine est relativement complexe²²¹; il semble qu'en résumé, il faille considérer que lorsque le véhicule a été remis à un tiers et que ce dernier s'en est servi pour un autre usage que celui prévu par le propriétaire, il y a abus de confiance²²²; en revanche, si le propriétaire n'a pas confié son véhicule au tiers, mais lui a seulement remis les clés, il n'y a pas eu transfert de la détention du véhicule et dès lors, la soustraction de celui-ci, donc le vol, peut être admis²²³.

2. Preuve de la responsabilité du voleur

113. Pour que l'assureur ne soit pas tenu d'intervenir, il faut qu'il soit établi que l'accident a été causé par le voleur. Cette exclusion de l'assurance obligatoire n'est pas applicable s'il n'est pas certain que le conducteur, resté inconnu, du véhicule lors de l'accident était le voleur, un certain délai s'étant écoulé entre le vol et l'accident²²⁴.

3. Responsabilités nées du vol d'usage du véhicule par un mineur

114. Lorsqu'un accident est provoqué par un enfant mineur, qui a commis un vol d'usage du véhicule de ses parents, ceux-ci sont en principe responsables de la faute commise par leur enfant; cette responsabilité est couverte par l'assurance du véhicule, le Fonds ne devant pas intervenir²²⁵.

Certaines juridictions ont refusé de retenir, dans de telles circonstances, la qualification de vol d'usage, au motif que l'enfant pouvait avoir le sentiment de ne pas s'approprier la chose d'autrui en raison d'un sentiment de "propriété collective" qu'ils pouvait éprouver à l'égard des

1988, *R.G.A.R.*, 1990, n° 11.711). Cf. les autres cas de jurisprudence cités par C. VAN SCHOU BROECK, G. JOCQUE et alia, *op. cit.*, pp. 126 et 127.

²¹⁹ S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, pp. 101 et ss. Les conséquences du vol du véhicule par un enfant mineur peuvent être couverts par l'assureur R.C. vie privée (Civ. Liège, 1er juin 1990, *Pas.*, III, 18; Anvers, 30 avril 1991, *Bull. Ass.*, 1992, p. 65; Civ. Mons, 6 octobre 1992, *R.G.A.R.*, 1994, n° 12397).

²²⁰ Le vol d'usage du véhicule, entre époux, n'est pas démontré par le simple fait que le véhicule était affecté principalement à l'activité professionnelle du mari (Mons, 8 juin 1995, *Bull. Ass.*, 1996, p. 73).

²²¹ Cf. les références citées par S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, pp. 104 et ss.

²²² Sent. Arb., 12 janvier 1989, *Bull. Ass.*, 1989, p. 99.

²²³ Pol. Gent., 13 septembre 1995, *Dr. Circ.*, 1996, p. 108; Liège, 21 décembre 1995, *Bull. Ass.*, 1996, p. 470; Mons, 21 juin 1996, *R.R.D.*, 1996, p. 623 et note documentée de A. LORENT.

²²⁴ C.J. Benelux, 26 juin 1989, *Bull. Ass.*, 1990, p. 98 et note DE LY.

²²⁵ C.J. Benelux, 21 décembre 1990, *J.L.M.B.*, 1992, p. 152, note. F. DEMBOUR; Cass., 10 septembre 1991, *J.T.*, 1992, p. 154; Pol. Verviers, 24 novembre 1993, *J.L.M.B.*, 1994, p. 1126 (responsabilité des parents); Liège, 13 juin 1994, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.679 (2/3 de la responsabilité à charge des parents, qui n'ont pris aucune mesure particulière d'éducation et de surveillance à l'égard de leur enfant, 1/3 à charge du propriétaire du camion laissé ouvert avec les clés à l'intérieur).

biens de la famille, notamment de la voiture de ses parents²²⁶. La Cour de cassation a pris nettement position en faveur de la qualification de vol d'usage lorsque l'enfant a pris possession de la voiture d'un parent en l'absence et à l'insu de ce dernier, en ayant conscience d'agir contre sa volonté²²⁷.

4. Responsabilité du propriétaire du véhicule volé

115. Si le Fonds Commun indemnise les préjudices des victimes de l'accident provoqué par le voleur, il peut exercer un recours contre le propriétaire du véhicule dont l'imprudence (par exemple l'abandon des clés dans le véhicule ouvert) a favorisé le vol. L'appréciation du lien de causalité entre cette faute du propriétaire et les dommages nés de l'accident fait l'objet de controverses²²⁸. L'application de la théorie de l'équivalence des conditions devrait conduire à reconnaître que, si le propriétaire a commis une faute, cette faute est en relation causale avec l'accident, la gravité des fautes commises par le voleur et le propriétaire du véhicule ne devant être prise en considération que sur le plan de la contribution à la dette²²⁹.

L'article 4, 4^o du contrat-type prévoit la couverture de la responsabilité civile du preneur d'assurance, de ses conjoints et enfants qui habitent avec lui, pour les dommages causés par le véhicule volé ou détourné et remplacé, dans certaines conditions²³⁰.

5. Autres responsabilités nées du vol du véhicule

116. La garantie du Fonds n'est due que dans la mesure de la responsabilité du voleur dans l'accident causé avec le véhicule volé. La responsabilité d'autres personnes, par exemple celle du garagiste à qui le véhicule avait été confié, peut être retenue²³¹.

b. Dommages causés par celui qui s'est emparé du véhicule par violence

117. Est également exclue de l'assurance obligatoire la responsabilité de celui qui s'est emparé du véhicule par violence, ce qui implique un acte de contrainte sur le propriétaire ou le conducteur du véhicule²³² ; le car-jacking en est un exemple²³³.

c. Dommages causés par le receleur du véhicule

²²⁶ En ce sens, Liège, 15 novembre 1994, *Dr. circ.*, 1995, p. 167; contra, Mons, 25 juin 1991, *Dr. circ.*, 1992, p. 108.

²²⁷ Cass., 10 mai 1995, *Dr. circ.*, 1995, p. 305.

²²⁸ Nous avons examiné cette jurisprudence dans le livre 11, *Le lien de causalité*, n° 42 et ss.

²²⁹ Comp. Liège, 29 mars 1994, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.555, qui considère que l'appréciation du lien de causalité doit se faire en fonction des circonstances propres à l'espèce, et Liège, 13 juin 1994, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.679, qui délaisse au propriétaire du camion volé qui avait laissé les clefs à l'intérieur 1/3 de la responsabilité de l'accident.

²³⁰ Cf. à ce sujet S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, pp. 108 à 113.

²³¹ Liège, 29 mars 1994, *R.G.A.R.*, 1996, n° 12.555 (vol du véhicule laissé sur le parking du garage).

²³² Le fait qu'un passager se jette sur le conducteur et lui fasse perdre le contrôle du véhicule ne correspond pas à l'exclusion légale (Civ. Liège, 2 octobre 1989, *Bull. Ass.*, 1991, p. 115).

²³³ S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, p. 106.

118. Les conditions du recel, sanctionné par l'article 505 du Code pénal, sont la possession ou la détention d'un objet obtenu à l'aide d'un crime ou d'un délit commis par un tiers, ainsi que la connaissance de l'origine illicite de l'objet²³⁴.

d. Etendue de l'intervention du Fonds et personnes indemnisables

119. Le Fonds couvre les lésions corporelles ainsi que les dommages matériels au-delà de la franchise de 10.000 F (art. 19 § 1er et 2 de l'A.R. du 16 décembre 1981, modifié par l'A.R. du 6 mai 1991).

L'article 17 § 1er de l'arrêté royal du 16 décembre 1981, modifié, précise les personnes qui ne peuvent être indemnisées. Il s'agit :

1. lorsque l'accident n'a entraîné que des dommages matériels :

- du responsable du sinistre ;
- du propriétaire du véhicule volé ;
- du preneur d'assurance et du conducteur du véhicule ;
- du conjoint des personnes précédentes ainsi que de leurs parents et alliés en ligne directe, à condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers ;
- du voleur ou de celui qui s'est emparé du véhicule par violence, du receleur du véhicule, du coauteur ou du complice du vol, de la violence ou du recel ;

2. lorsque l'accident a entraîné des lésions corporelles :

- du responsable du sinistre;
- du voleur ou de celui qui s'est emparé du véhicule par violence, du receleur du véhicule, du coauteur ou du complice du vol, de la violence ou du recel.

Le Fonds couvre les dommages causés par de tels accidents, dans le cadre de l'indemnisation automatique des victimes faibles (art. 29 bis de la loi du 21 novembre 1989).

e. Cas particulier de l'accident causé par un véhicule volé et ayant son stationnement dans un autre pays de la Communauté

120. Un arrêt de la Cour d'appel de Liège du 11 mai 1995 a retenu l'obligation, pour le Fonds commun, de réparer les dommages causés en Belgique par un véhicule habituellement stationné dans un autre Etat membre de la Communauté européenne, mais ayant été volé²³⁵; les Bureaux interviennent dans les conditions prévues par leur loi nationale sur l'obligation d'assurance automobile; la loi belge excluant la couverture des dommages causés par les véhicules volés, le Bureau belge ne couvre pas ces dommages, pas plus qu'un autre assureur²³⁶.

§ 5. Retrait ou renonciation de l'agrément, faillite de l'assureur

²³⁴ Cass., 2 mai 1977, *Pas.*, I, 885.

²³⁵ *J.L.M.B.*, 1996, p. 68 (sommaire).

²³⁶ Cf. dans le même sens, quant à l'absence de couverture par le Bureau belge, Cass., 31 octobre 1997, *J.T.*, 1998, p. 233.

121. C'est au Fonds qu'il incombe de réparer les préjudices des personnes lésées, lorsque l'assureur tenu de la réparation est déclaré en faillite, ou est en défaut d'exécuter ses obligations après avoir renoncé à son agrément en Belgique ou avoir fait l'objet d'une mesure de révocation ou d'une décision d'interdiction d'activités (art. 80 § 1er, 4° et 5° de la loi de contrôle).

Il résulte clairement du texte qu'en ce qui concerne la renonciation à l'agrément ou son retrait, la victime ne doit établir que le défaut de règlement de l'assureur; dans le cas de la faillite de l'assureur, la loi n'est pas explicite mais il semble bien que la solution doive être la même et que la personne lésée n'ait pas à démontrer l'insuffisance d'actifs; S. Van Trappen souligne à juste titre que le délai de déclaration de l'accident au Fonds, en cas de faillite, court à compter de la publication de la déclaration de faillite au Moniteur Belge²³⁷ (art. 21 § 1er al. 3 de l'A.R. du 16 décembre 1981).

Dans cette hypothèse, le Fonds intervient tant pour les lésions corporelles que pour les dommages matériels (au-delà de la franchise de 10.000 F).

Section 3. Exclusions particulières

§ 1. Exclusions liées à la cause du sinistre

122. En vertu de l'article 19 § 1er de l'arrêté royal d'exécution du 16 décembre 1981, le Fonds n'a pas à réparer les dommages dont la réparation est prévue par la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

De plus, l'article 19 de cet arrêté royal (dans ses paragraphes 2 et 3) prévoit une couverture des dommages matériels limitée à un montant maximum de 500 millions de francs par sinistre (montant indexé), lorsque ces dommages résultent d'un incendie ou d'une explosion ou d'un accident nucléaire non couvert par la loi du 22 juillet 1985.

§ 2. Règles particulières liées à la personne réclamant l'indemnisation

123. L'article 80 de la loi de contrôle fait allusion à l'obligation d'indemnisation du Fonds à l'égard des personnes lésées. Cette expression de "personnes lésées" vise incontestablement les personnes physiques lésées par l'accident. Il serait cependant hâtif d'en conclure que seules les victimes directes ont un droit d'action contre le Fonds. Les controverses nombreuses au sujet de cette question ont été progressivement éclaircies par la jurisprudence et par diverses modifications législatives.

124. En particulier, en ce qui concerne les actions des mutuelles contre le Fonds, il résulte de l'article 16 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981 (modifié par l'A.R. du 6 mai 1991) que le Fonds n'est tenu d'intervenir que dans la mesure où le préjudice de la personne lésée dépasse les prestations prévues par la loi instituant un régime d'assurance obligatoire contre la maladie

²³⁷ *Op. cit.*, p. 124.

et l'invalidité ; cette règle ne préjudicie pas aux droits de poursuite en remboursement que l'organisme assureur possède à l'égard du Fonds en vertu de l'article 76 quater de la loi du 9 août 1963 (art. 136 § 2 al. 4 de l'A.R. du 14 juillet 1994). La nature du droit de recours de la mutuelle contre le Fonds Commun de Garantie a été discutée (droit propre ou subrogation) ; selon la jurisprudence la plus récente de la Cour de Cassation dont nous ayons connaissance, le droit d'action de la mutuelle contre le Fonds Commun doit être considéré comme un droit propre, mais d'autre part ce droit propre ne peut aggraver les obligations du Fonds par rapport à celles qui lui incomberaient si la personne lésée lui réclamait elle-même la réparation de son dommage, ce qui implique que les droits de la mutuelle soient limités au montant des débours de celle-ci, diminué de la somme proportionnelle à la part de responsabilité de la victime, affilié de la mutuelle ²³⁸.

Section 4. Règles de procédure

125. Les actions des victimes contre le Fonds sont soumises à des règles de procédure particulières, décrites dans les articles 18 à 22 de l'arrêté royal du 16 décembre 1981, modifié par l'arrêté royal du 6 mai 1991. Ces règles sont les suivantes:

1. la victime de lésions corporelles doit avertir la police de l'accident dans les trente jours; à défaut, elle ne peut agir contre le Fonds, sauf si un cas de force majeure peut être démontré (art. 20);
2. la réclamation de la personne lésée doit être adressée au Fonds par lettre recommandée ou par exploit d'huissier, dans les cinq ans à compter de l'accident, sous peine de forclusion; la personne lésée peut cependant établir que le Fonds avait connaissance du fait dommageable (art. 21 § 1er al. 1 et art. 22);
3. le délai de cinq ans ne prend cependant cours qu'à compter:
 - du lendemain du jour où la personne lésée a eu connaissance de la procédure judiciaire ou de l'instruction pénale qui a établi que l'accident est dû à un cas fortuit ;
 - du jour où l'avis de déclaration de faillite de l'assureur paraît au Moniteur Belge (dans le cas visé par l'article 80 § 1er, 5° de la loi, soit le cas de la faillite de l'assureur);
 - du jour de la mise en demeure adressée par la personne lésée à l'assureur (dans le cas visé par l'article 80, § 1er, 4° de la loi, soit le cas du renoncement ou du retrait de l'agrément);
4. l'action de la personne lésée doit être introduite dans les trois ans du jour de la notification par le Fonds de sa décision concernant la demande d'indemnisation (art. 21 § 2°); la décision du Fonds est notifiée par lettre recommandée (art. 22).

²³⁸ Cass., 29 septembre 1995, *R.G.A.R.*, 1997, n° 12745. Pour un historique de la question, cf. S. VAN TRAPPEN, *op. cit.*, pp. 41 à 44.

Le Fonds n'est pas tenu envers les personnes lésées lorsqu'elles ne lui fournissent pas les renseignements en leur possession, ou lorsqu'elles laissent prescrire leur action contre le responsable, y renoncent ou s'abstiennent d'agir malgré la demande du Fonds (art. 18).

Section 5. Missions particulières du Fonds

126. L'article 80 § 6 de la loi de contrôle prévoit la possibilité, pour toute personne impliquée dans un accident de la circulation, pour ses ayants droit et pour tout organisme disposant d'une subrogation légale ou conventionnelle ou d'un droit propre suite à cet accident, d'obtenir auprès du Fonds l'identité de tout assureur couvrant la responsabilité des véhicules impliqués dans cet accident²³⁹.

Par ailleurs, le Fonds gère le Pool des risques difficiles à placer, dont la Commission de tarification transmet des propositions de tarification aux candidats. Le Fonds assume enfin le secrétariat du Pool des rentes indexées accordées par décision judiciaire aux victimes d'accidents couverts par un contrat de responsabilité civile souscrit auprès d'une compagnie membre du Pool²⁴⁰.

Chapitre VII. CONTENTIEUX

Section 1. Procédure

§ 1. Compétence des tribunaux

a. Compétence rationae materiae

127. Toute demande relative à la réparation d'un accident de circulation est de la compétence du tribunal de police, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 11 juillet 1994 sur les tribunaux de police, qui a introduit un article 601 bis dans le Code judiciaire. Le tribunal de police est compétent quel que soit l'enjeu de la demande et même pour les accidents survenus sur un terrain privé. L'action de la personne lésée peut être introduite devant la section civile ou devant la section pénale du tribunal de police. L'article 601 bis du Code judiciaire s'applique aux causes qui ont été inscrites au rôle après son entrée en vigueur, le 1er janvier 1995²⁴¹.

Diverses controverses sont nées concernant l'étendue de la compétence modifiée du tribunal de police. La paix judiciaire semble s'être installée à la suite des prises de position de

²³⁹ La base de donnée nécessaire devait être constituée pour le 1er octobre 1997, selon l'A.R. d'application du 19 février 1997; elle fonctionne depuis le 1er avril 1998 (Cf. le *Rapport annuel* du Fonds, exercice 1997, p. 8).

²⁴⁰ Cf. le *Rapport annuel* du Fonds, exercice 1997, p. 8.

²⁴¹ Pol. Namur, 10 avril 1995, *J.L.M.B.*, 1996, p. 44.

la Cour de cassation. Dans un arrêt du 5 janvier 1996, elle a consacré le caractère exclusif de la compétence du tribunal de police²⁴². Dans un arrêt du 27 février 1997, elle a confirmé que la compétence du tribunal de police comprenait les actions récursoires de l'assureur²⁴³. Cette jurisprudence est interprétée de façon très large: il a été jugé qu'une action en annulation d'une police R.C. automobile et en remboursement des débours de l'assureur en faveur de la victime du sinistre doit à présent être soumise au tribunal de police, tout le contentieux, pénal ou civil, gravitant autour d'un accident de circulation, appartenant dorénavant à sa compétence exclusive²⁴⁴.

Le tribunal de police, section pénale, ne peut statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance (art. 14 § 2 de la loi du 21 novembre 1989); ces actions doivent faire l'objet d'un recours devant le tribunal de police section civile.

Il va de soi que les autres procédures liées à un contrat d'assurance R.C. automobile qui ne sont pas liées à un accident de circulation (litiges relatifs à la conclusion, aux effets, aux modifications du contrat, en dehors d'un sinistre) ne sont donc pas de la compétence du tribunal de police et doivent être soumises au tribunal de première instance ou au juge de paix.

b. Compétence territoriale

128. Les règles relatives à la compétence territoriale des tribunaux varient selon la qualité du demandeur.

Si le demandeur est la personne lésée, l'article 13 de la loi du 21 novembre 1989 l'autorise à lancer citation contre l'assureur du responsable devant le juge de son propre domicile, devant le juge du lieu du sinistre ou devant le juge du siège social de l'assureur.

Si le demandeur est l'assureur (action récursoire) ou l'assuré (action en garantie), il faut se référer à l'article 628, 10° du Code judiciaire: les actions relatives au contrat d'assurance sont attribuées au juge du domicile du preneur d'assurance.

§ 2. Règles de procédure devant le tribunal de police, section civile

129. Les règles de procédure varient selon que la personne lésée poursuit son action devant la section civile ou devant la section pénale du tribunal de police. Si la procédure applicable devant le tribunal pénal sont bien connues des praticiens, car elles n'ont pas changé, il n'est peut-être pas inutile de souligner quelques règles applicables à la procédure devant le tribunal de police, section civile, qui résultent de la récente modification législative.

La procédure devant la section civile du tribunal de police présente diverses caractéristiques:

²⁴² *J.L.M.B.*, 1996, p. 119.

²⁴³ *J.L.M.B.*, 1997, p. 412.

²⁴⁴ Tr. arr. Liège, 10 octobre 1996, *J.L.M.B.*, 1996, p. 1711. Sur la notion d'accident de circulation invoquée dans l'article 601 bis du code judiciaire, cf. les décisions citées par C. VAN SCHOU BROECK, G. JOCQUE et alia, *op. cit.*, p. 284.

- l'action peut être introduite par procès-verbal de comparution volontaire (art. 706 al. 2 C. jud.);
- l'indemnité de procédure peut être réclamée;
- le taux du ressort des décisions du tribunal de police, section civile, est aligné sur celui des litiges soumis au Juge de paix;
- la juridiction d'appel des décisions du tribunal de police, section civile, est le tribunal de première instance (art. 577 C. jud.)²⁴⁵.

§ 3. Opposabilité des jugements, interventions des diverses parties

130. Selon les principes classiques, la décision civile est opposable de façon relative (soit aux parties qui ont été représentées à un procès ayant le même objet, procès dans lequel elles agissaient dans la même qualité) tandis que la décision pénale est opposable erga omnes, (soit même aux parties n'ayant pas été représentées dans le procès pénal).

131. En vue de favoriser l'opposabilité la plus large des décisions rendues sur les intérêts civils, le législateur a permis à chaque partie d'intervenir volontairement à la cause ou d'attirer les autres parties, même devant les tribunaux répressifs. Ainsi:

- en ce qui concerne les procédures portées devant les tribunaux civils, l'article 14 § 1er de la loi du 21 novembre 1989 dispose que le jugement n'est opposable qu'aux parties qui ont été présentes ou appelées en intervention, ainsi qu'à l'assureur qui a dirigé le procès. L'article autorise les diverses parties à faire intervention dans la procédure ou à citer les parties qui ne sont pas à la cause;
- en ce qui concerne les actions civiles soumises au tribunal pénal, la partie lésée et l'assuré sont autorisés à mettre l'assureur à la cause. L'assureur peut également intervenir volontairement. L'assureur et la partie lésée peuvent faire intervenir le preneur d'assurance, qui peut aussi intervenir volontairement (art. 14 § 2)²⁴⁶;
- l'article 10 § 1er alinéa 3 de la loi du 21 novembre 1989 autorise la mise en cause des personnes publiques citées à l'article 10 § 1er alinéa 1er, qui n'ont pas souscrit l'assurance obligatoire, devant la juridiction répressive saisie de l'action civile;
- le Fonds commun de garantie automobile peut également être mis à la cause ou intervenir volontairement devant la juridiction répressive (art. 80 § 4 de la loi de contrôle).

132. Par ailleurs, la jurisprudence a assoupli le principe traditionnel de l'opposabilité erga omnes de la décision pénale: par un arrêt du 15 février 1991, la Cour de cassation a constaté que ce principe général de droit interne, en ce qu'il ne permet pas à des tiers non représentés dans la procédure pénale de contester dans une procédure civile ultérieure des faits constatés

²⁴⁵ A. DEBRULE, "La loi du 11 juillet 1994 sur les tribunaux de police, section civile", *J.L.M.B.*, 1996, pp. 62 et ss.

²⁴⁶ P.H. DELVAUX, "Commentaire des articles 12 à 29. Action directe et sanctions pénales", in *La nouvelle réglementation de l'assurance R.C. automobile, op. cit.*, pp. 78 et ss.

par le juge pénal, est contraire à l'article 6, 1° de la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales, qui prime²⁴⁷. Le juge civil peut donc écarter l'autorité de la décision pénale quant aux constatations faites par le juge pénal concernant les circonstances d'un accident, si elle prive le tiers du droit de réfuter la preuve alléguée à propos d'éléments matériels. Ce principe a été confirmé par la Cour de cassation dans un arrêt du 14 avril 1994²⁴⁸ et appliqué par les juridictions de fond²⁴⁹. Diverses décisions ont également écarté l'autorité de la chose jugée au pénal même à l'égard de parties représentées au procès pénal²⁵⁰.

133. L'assuré conserve la maîtrise de sa défense pénale, même si l'assureur dirige le procès sur le plan civil. La décision d'exercer un recours contre la décision pénale lui appartient (art. 21 et 22 du contrat-type). Si l'assureur, intervenu volontairement, décide d'introduire un recours en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité de l'assuré, il doit l'avertir en temps utile de manière à lui permettre de suivre ce recours s'il le souhaite (art. 22, al. 3 du contrat-type)²⁵¹.

§ 4. Arbitrage

134. Les clauses d'arbitrage sont interdites dans les contrats d'assurance RC automobile (art. 36 de la loi du 25 juin 1992, modifié par la loi du 16 mars 1994). Une convention d'arbitrage peut être conclue par les parties après la naissance du litige.

Section 2. Prescription

§ 1. Prescription de l'action de la personne lésée

a. Action de la personne lésée contre l'assuré

135. En vertu du nouvel article 2262 bis introduit dans le Code civil par la loi du 10 juin 1998²⁵², cette action, si elle est de nature contractuelle, est soumise à un délai de prescription de dix ans; si elle est de nature extra-contractuelle, elle se prescrit par cinq ans, prenant cours le lendemain du jour qui suit celui où la personne lésée a eu connaissance de son dommage ou de son aggravation et de l'identité du responsable. Le délai ne pourra cependant dépasser vingt ans à compter du lendemain du jour où s'est produit le fait qui a causé le dommage. Le délai pour faire statuer sur des réserves est de vingt ans à compter du prononcé.

L'article 26 du titre préliminaire du Code de procédure pénale, modifié par la loi du 10 juin 1998, dispose que les actions civiles nées d'une infraction sont soumises aux délais de

²⁴⁷ R.G.A.R., 1991, n° 11.878; R.C.J.B., 1992, p. 5; J.T., 1991, p. 741.

²⁴⁸ J.L.M.B., 1994, p. 741.

²⁴⁹ Cf. par ex. Liège, 17 juin 1994, J.L.M.B., 11995, p. 714; Liège, 7 novembre 1994, J.L.M.B., 1996, p. 915.

²⁵⁰ Cf. supra, n° 85.

²⁵¹ Cf. Livre 70, *Les assurances de responsabilité*, n° 37; P.H. DELVAUX, *op. cit. à la note*, loc. cit.

²⁵² *Mon. B.* du 17 juin 1998; cf. le commentaire de A. JACOBS, "Prescription de l'action civile née d'une infraction. La loi nouvelle est arrivée!", note sous Civ. Namur, 21 avril 1998, J.L.M.B., 1998, pp. 1310 à 1315..

prescription prévus par le Code civil et les lois particulières, sans qu'elles puissent être prescrites avant l'action publique.

La loi du 10 juin 1998 comprend des dispositions transitoires (art. 10 à 13. Sur les régimes antérieurs, cf. le livre 70, *Les assurances de responsabilité*, n° 113 et ss.).

b. Action de la personne lésée contre l'assureur

136. Cette action se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, en cas d'infraction, à compter du jour où l'infraction a été commise, c'est-à-dire au jour où tous les éléments constitutifs de l'infraction sont réunis (art. 15 § 1er de la loi du 21 novembre 1989).

Le délai de prescription peut être interrompu par l'une des causes prévues par l'article 2244 du Code civil (citation en justice, commandement, saisie) ou par l'article 2248 du Code civil (reconnaissance du droit)²⁵³. Il est en outre interrompu dès que l'assureur est averti de l'intention de la victime d'obtenir réparation de son préjudice; cette interruption cesse lorsque l'assureur fait connaître par écrit à la victime son intention d'indemniser ou son refus (art. 15 § 1er al. 2)²⁵⁴. L'interruption par la personne lésée de la prescription contre un assuré interrompt également son action contre l'assureur (art. 15 § 2).

Selon la jurisprudence, la suspension de la prescription prévue par l'article 2252 du Code civil en faveur des mineurs n'est pas applicable à cette action²⁵⁵.

§ 2. Prescription de l'action de l'assuré contre l'assureur

137. Selon l'article 34 § 1er alinéa 1er de la loi du 25 juin 1992, l'action récursoire de l'assuré contre son assureur est soumise à un délai de prescription de trois ans. Ce délai court à compter de la demande en justice de la personne lésée, qu'il s'agisse de la demande initiale ou d'une demande ultérieure fondée sur un nouveau dommage ou une aggravation du dommage (art. 34 § 1er al. 3).

§ 3. Prescription de l'action de l'assureur contre l'assuré

138. Cette action récursoire se prescrit par trois ans, à compter du paiement fait par l'assureur (art. 34 § 3 de la loi du 25 juin 1992). Ce délai n'est pas applicable en cas de fraude, selon le texte; il faut semble-t-il en conclure qu'en cas de fraude de l'assuré, c'est le délai de prescription de droit commun qui sera appliqué, autrement dit le délai de dix ans prévu par l'article 2262 bis nouveau du Code civil pour les actions contractuelles.

²⁵³ Cf. par ex. Mons, 15 juin 1994, *R.R.D.*, 1994, p. 550 (l'interruption née du paiement d'une somme par l'assureur à la victime fait courir un délai de prescription de même nature et de même durée).

²⁵⁴ Cf. à ce sujet P.H. DELVAUX, "Commentaire des articles 12 à 29. Action directe de la victime et sanctions pénales", *op. cit.*, p. 83.

²⁵⁵ Mons, 15 juin 1994, *R.R.D.*, 1994, p. 550; Cass., 1er juin 1995, *J.L.M.B.*, 1996, p. 346.

Pour les actions en répétition de l'indu, le délai de prescription court à compter du moment où la décision établissant la responsabilité de l'assuré, décision postérieure au paiement, est passée en force de chose jugée²⁵⁶.

Les causes d'interruption et de prescription prévues par le Code civil sont applicables.

Chapitre VIII.

ASPECTS INTERNATIONAUX

139. Les problèmes juridiques que posent les accidents de la circulation routière présentant des aspects internationaux sont particulièrement complexes. Nous ne donnerons qu'un bref aperçu des principes applicables en droit européen; ces questions ont en effet été récemment étudiées de manière approfondie dans le cadre du dernier colloque international de droit européen des assurances²⁵⁷.

Section 1. Suppression du contrôle de l'assurance lors du franchissement des frontières, dans l'Union européenne

140. La directive européenne du 24 avril 1972²⁵⁸ a prévu la suppression du contrôle de l'assurance de responsabilité civile liée à la circulation des véhicules, lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre. L'article 1er § 4 de la directive, modifié par une directive ultérieure du 30 décembre 1983²⁵⁹, définit le territoire où le véhicule a son stationnement habituel comme étant celui de l'Etat dont le véhicule est porteur d'une plaque d'immatriculation.

La suppression de ce contrôle était liée à la conclusion d'un accord entre les Bureaux nationaux, en vertu duquel chaque Bureau national se porterait garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre, que ces véhicules soient assurés ou non (art. 2). Les Bureaux nationaux d'assureurs ont conclu entre eux, le 15 mars 1991, une convention intitulée "Convention multilatérale de garantie", qui prévoit l'indemnisation par chaque Bureau national des dommages causés sur son territoire par les véhicules ayant leur stationnement habituel dans le pays d'un autre Bureau, la responsabilité du propriétaire, du

²⁵⁶ Cass., 8 décembre 1988, *Pas.*, I, 1989, p. 393 et note; cf. Livre 70, *Les assurances de responsabilité*, n° 125.

²⁵⁷ *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème Colloque international de droit européen des assurances, juin 1998, K.U.L.- U.C.L., à paraître.

²⁵⁸ Directive 72/133/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (*J.O.L.* n° 103/1, 2 mai 1972).

²⁵⁹ Directive 84/5/CEE.

détenteur, de l'utilisateur et/ou du conducteur étant considérée comme couverte, que ceux-ci soient détenteurs d'une police d'assurance valable ou non (art.1, d et e).

Section 2. Détermination des lois applicables

§ 1. Loi applicable à la responsabilité civile

141. La Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, approuvée par la loi belge du 10 février 1975²⁶⁰, soumet en principe la responsabilité civile extra contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière à la loi du lieu de l'accident (art. 1 et 3); dans certains cas, c'est la loi du lieu d'immatriculation du véhicule, ou son lieu de stationnement habituel, qui doit s'appliquer (art. 4 et 6). La Convention ne s'applique pas à certaines responsabilités et actions (art 2); la Convention précise les questions qui doivent être tranchées par la loi qu'elle déclare applicable (art. 5, 8, 9). Les règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident doivent être appliquées pour déterminer les responsabilités²⁶¹.

§ 2. Loi applicable à l'obligation d'assurance

142. La loi applicable à l'obligation d'assurance est celle du pays où le véhicule en cause circule: c'est donc la loi du lieu de l'accident (art. 2 § 2, 1° et 3 § 2, 1° de la directive européenne du 24 avril 1972²⁶²; art. 2 § 2 de la loi du 21 novembre 1989).

L'application de la loi relative à l'obligation d'assurance implique celle des conditions minimales impératives de cette loi²⁶³; ceci vise notamment les montants de la garantie, la nature des dommages couverts, la détermination des bénéficiaires et des personnes assurées. La même solution doit être adoptée pour l'action directe, selon la thèse doctrinale

²⁶⁰ La Convention de La Haye est en vigueur en Belgique, en Autriche, en Espagne, en France, au Luxembourg, aux Pays Bas, en Slovénie, en Suisse, en Slovaquie, en Tchéquie, en Croatie, en Bosnie Herzégovine, en Macédoine.

²⁶¹ Sur cette convention, cf. par ex. M.L. STENGERS, "Commentaire de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière", R.G.A.R., 1975, n° 9503; P. LAGARDE, "Responsabilité et compétence judiciaire: les Conventions de La Haye et de Bruxelles", in *L'Europe de l'assurance automobile...*, colloque cité. Les solutions qui se dégagent de la convention, notamment l'application de la lex loci delicti à l'évaluation du dommage à réparer, font l'objet de contestations: le professeur DALCQ par exemple propose l'évaluation des dommages en fonction de la loi du pays de résidence ("Accidents de la circulation routière et droit international", in *Liber amicorum Yvon Hannequart et Roger Rasir*, Diegem, Kluwer, 1997, pp. 1 à 13, spéc. n° 5 et ss); cf. également J. RINKES, "Pour une solution plus radicale: indemnisation sur base de la loi du pays du dommage (lex damni)", in *L'Europe de l'assurance automobile...*, colloque cité.

²⁶² Directive 72/166/CEE du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, J.O.C.E., n° L 103 du 2 mai 1972, p. 1.

²⁶³ B. DUBUISSON, "L'assurance automobile obligatoire et le droit international privé", in *L'Europe de l'assurance automobile...*, op. cit., n° 9 et ss.

majoritaire²⁶⁴, à moins que les règles de rattachement prévues par l'article 9 de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 ne soient applicables²⁶⁵.

§ 3. Loi applicable au contrat d'assurance

143. La détermination de la loi applicable au contrat d'assurance est régie par l'article 7 § 1er de la directive européenne du 22 juin 1988²⁶⁶, dont les dispositions sont reprises de manière approximative par l'article 28 ter de notre loi de contrôle. La loi applicable est celle de l'Etat membre où le preneur d'assurance a sa résidence habituelle et a fait immatriculer son véhicule; dans les autres cas, diverses possibilités de choix sont offertes aux parties quant à la loi applicable; à défaut de choix exprimé, la loi applicable est celle de l'Etat membre avec lequel le contrat présente les liens les plus étroits, l'Etat d'immatriculation étant présumé être cet Etat. Par ailleurs, l'article 8 § 4, c de la directive permet aux Etats membres de prescrire l'application, au contrat d'assurance, de la loi régissant l'obligation d'assurance; l'article 28 sexies de notre loi de contrôle fait application de cette possibilité²⁶⁷. Les contrats d'assurance couvrant les véhicules ayant leur stationnement habituel en Belgique sont soumis à la loi belge.

Sont régies par la loi applicable au contrat d'assurance, notamment les questions relatives à l'action récursoire. Pour tout ce qui concerne l'étendue de la garantie, l'article 2, 2° de la directive européenne du 14 mai 1990²⁶⁸ impose aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires pour assurer aux victimes l'application de la loi la plus favorable, entre celle du pays où l'accident a lieu et celle du pays où le véhicule a son stationnement habituel. Cette disposition est transposée en droit belge par l'article 1er alinéa 3 du contrat-type qui garantit aux victimes d'un accident survenu hors du territoire belge la garantie prévue par la loi de l'Etat sur le territoire duquel l'accident a lieu, ou la garantie prévue par la loi belge si elle est plus étendue.

§ 4. Détermination de la compétence judiciaire

144. La compétence des tribunaux en matière d'accidents de la circulation est déterminée, entre les Etats membres de l'Union européenne, par la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1978²⁶⁹. Selon la Convention, le défendeur domicilié dans un Etat contractant est

²⁶⁴ B. DUBUISSON, *op. cit.* à la note précédente, n° 14 et ss.

²⁶⁵ Cf. par ex. Liège, 21 septembre 1992, *J.L.M.B.*, 1993, p. 1076, *Pas.*, 1992, II, 99 (application de la loi belge, en vertu de la Convention de La Haye, à l'action directe née d'un accident subi par des Belges circulant à l'étranger dans un véhicule immatriculé en Belgique); arrêt rendu sur renvoi après cassation (par Cass., 26 avril 1990, *Bull. Ass.*, 1990, p. 729, note F. DE LY; *J.L.M.B.*, 1990, p. 988, note G. de LEVAL; cf. la critique de cet arrêt par B. DUBUISSON, *op. cit.*, n° 29 et réf. citées).

²⁶⁶ Directive 88/357/CEE du 22 juin 1988 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, *J.O.C.E.*, n° L 172 du 4 juillet 1988, p. 1.

²⁶⁷ Sur les difficultés provoquées par ces dispositions, cf. B. DUBUISSON, *op. cit.*, n° 24 et 25.

²⁶⁸ Directive 90/232/CEE du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, *J.O.C.E.*, n° L 129 du 19 mai 1990, p. 33.

²⁶⁹ Cette convention a été étendue à d'autres pays par les Conventions des 9 octobre 1978, 25 octobre 1982 et 26 mai 1989. Elle est actuellement applicable en Belgique, en France, en Italie, au Luxembourg, aux Pays Bas, en Allemagne, au Danemark, au Royaume Uni, en Irlande et en Grèce.

en principe assigné devant les tribunaux de cet Etat (art 3 al. 1er); en matière quasi délictuelle ou délictuelle, il peut être assigné devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit, si ce lieu est situé dans un autre Etat contractant (art. 5, 3°; cf. aussi art. 6); l'assureur domicilié dans un Etat contractant peut être assigné devant les tribunaux de l'Etat où il a son domicile (art. 8, 1er; la succursale ou l'agence sont assimilées au siège pour les contestations relatives à leur exploitation, art. 5, 5°); il peut également être assigné dans un autre Etat contractant, devant le tribunal du lieu où le preneur d'assurance a son domicile ou, en cas de coassurance, devant le tribunal saisi de l'action contre l'apéríteur (art. 8, 2° et 3°) tout comme devant le tribunal saisi de l'action de la personne lésée contre l'assuré, si la loi de ce tribunal le permet (art. 10, al. 1er; cf. les alinéas 2 et 3 concernant l'action directe). Si l'assureur n'a pas de siège dans l'Union européenne, c'est la loi du for qui détermine la compétence judiciaire (en droit belge, les articles 635 et ss. du C. jud.). Quant à l'action de l'assureur contre l'assuré, le preneur d'assurance ou le bénéficiaire, elle doit être introduite devant le territoire de l'Etat contractant dans lequel le défendeur est domicilié (art. 11, al. 1er)²⁷⁰.

Ces principes sont repris dans la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 sur la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et judiciaire²⁷¹.

La situation des victimes a été facilitée par l'adoption de conventions internationales²⁷² dans le cadre desquelles les Etats signataires ont créé chacun un Bureau national²⁷³. Chaque Bureau a pour mission d'indemniser les victimes d'accidents survenus sur le territoire national et causés par un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger²⁷⁴ ²⁷⁵. Le Bureau qui a indemnisé la victime se fait ensuite rembourser par l'assureur du véhicule, cautionné par le Bureau étranger.

Section 3. Couverture des dommages non assurés

²⁷⁰ Sur la convention de Bruxelles, cf. M. WATTE, "Les règles belges de conflits de juridiction en matière de réparation des accidents de la circulation routière", *R.G.A.R.*, 1976, n° 9613; P. JENARD, "Les développements attendus et inattendus de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968", *J. T.*, 1989, p. 173; R.O. DALCQ, "Accidents de la circulation routière et droit international privé et judiciaire", *op. cit.*, n° 8 et ss.; P. LAGARDE, "Responsabilité et compétence judiciaire: les Conventions de La Haye et de Bruxelles", *op. cit.*

²⁷¹ Cette convention a été signée par la Belgique, l'Autriche, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, l'Islande, la Norvège, l'Allemagne; elle est entrée en vigueur entre la France, l'Italie, le Luxembourg, le Portugal, le Royaume Uni, la Suède et la Suisse. Sur cette convention, cf. G. DROZ, "La Convention de Lugano parallèle à la Convention de Bruxelles concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale", *Rev. crit. dr. intern. privé*, 1989, pp. 1 à 51; G. CHAPPUIS, "Accidents de la route dans les pays non EEE (espace économique européen)", in *L'Europe de l'assurance automobile..., colloque cité*.

²⁷² Convention-type interbureaux révisée pour la dernière fois le 20 octobre 1989 et Convention multilatérale de garantie du 15 mars 1991. Cf. M. FONTAINE, *Précis, op. cit.*, p. 477 et ss.

²⁷³ Le Bureau Belge des Assureurs Automobile (B.B.A.A.) est une A.S.B.L., agréée par arrêté royal du 2 juin 1982.

²⁷⁴ Selon la directive européenne du 24 avril 1972, le pays du stationnement habituel est celui où le véhicule a été immatriculé; cf. art. 1er, a de l'A.R. du 13 février 1991; sur l'absence d'incidence du placement irrégulier ou de la délivrance irrégulière de la plaque d'immatriculation, cf. C.J.C.E., 12 novembre 1992, *Rec. Jur. C.J.C.E.*, 1992, p. 5621.

²⁷⁵ Sur les conditions d'intervention des Bureaux, cf. A. PIRE, "L'assurance automobile obligatoire: règlement des accidents par les Bureaux", in *L'Europe de l'assurance automobile..., op. cit.*

§ 1. Dommages causés par un véhicule non assuré ou non identifié

145. En vertu de l'article 1er § 4 de la directive européenne du 30 décembre 1983²⁷⁶, un organisme a été créé dans chaque Etat membre, chargé de la réparation des dommages causés par un véhicule non identifié ou non assuré. Chaque Fonds de garantie créé dans ce but couvre les dommages survenus sur le territoire de son Etat et selon les conditions prévues par sa législation nationale²⁷⁷.

§ 2. Dommages causés par un véhicule étranger volé, recélé, ou dont on s'est emparé par violence

146. La directive européenne du 30 décembre 1983 n'impose pas cette couverture aux Fonds de garantie créés par les Etats membres; elle est cependant prévue par certaines législations nationales.

147. Un accident causé en Belgique par un véhicule immatriculé à l'étranger et volé doit être couvert par le Fonds commun de garantie automobile; la couverture d'un tel accident n'incombe pas au Bureau belge des assureurs automobiles, ce dernier ne devant intervenir que dans les limites posées par sa législation nationale et la loi belge excluant la couverture, par l'assurance obligatoire, de ces cas (art. 3 de la loi du 21 novembre 1989)²⁷⁸. Cependant, si le véhicule a été volé un certain temps avant l'accident, il n'est pas certain que le conducteur, lors de l'accident, soit le voleur. La Cour de Justice Benelux a décidé dans un cas de ce genre que le conducteur du véhicule était resté inconnu et que l'article 3 § 1er des Dispositions communes n'exclut pas la responsabilité d'un tel conducteur²⁷⁹.

148. Il n'en est pas de même dans les pays où la législation sur l'obligation d'assurance en matière automobile n'exclut pas les dommages causés par des véhicules volés.

Un arrêt de la Cour de Justice des Communautés Européennes du 12 novembre 1992²⁸⁰ a décidé qu'un véhicule "... portant lors du franchissement de la frontière, une plaque d'immatriculation régulièrement délivrée par les autorités d'un Etat membre, mais fautive du fait qu'elle constitue en réalité la plaque minéralogique attribuée à un autre véhicule, est à considérer comme ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'Etat qui a délivré la plaque en question". Il s'agissait en l'espèce d'un accident survenu en France, provoqué par un véhicule qui avait été régulièrement immatriculé en Allemagne par son propriétaire, puis volé à celui-ci aux Pays-Bas et muni frauduleusement de plaques néerlandaises. Selon l'arrêt, la directive européenne du 24 avril 1972, modifiée, a pour effet que le véhicule en question doit

²⁷⁶ Directive 84/54/CEE du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, *J.O.C.E.*, n° L 8 du 11 janvier 1984, p. 17.

²⁷⁷ B. DUBUISSON, *op. cit.*, n° 37 et ss.

²⁷⁸ Cass., 31 octobre 1997, *J.T.*, 1998, p. 233: le sinistre causé en Belgique par un véhicule volé, immatriculé en France, ne doit pas être couvert par le Bureau belge (cf. ég. Liège, 11 mai 1995, *J.L.M.B.*, 1996, p. 68: le sinistre causé en Belgique par un véhicule volé ayant son stationnement habituel dans un autre Etat membre n'est pas couvert par le Bureau belge mais par le Fonds commun de garantie automobile).

²⁷⁹ C.J. Benelux, 26 juin 1989, *R.G.A.R.*, 1989, n° 11740, note R. BOGAERT (la Cour conclut que c'est au B.B.A.A. et non au F.C.G.A. de couvrir l'accident causé par le véhicule volé, ayant son stationnement habituel à l'étranger).

²⁸⁰ Affaire C-73/89; *Rec. Jur. C.J.C.E.*, 1992-1993, p. 996.

être considéré comme ayant son stationnement habituel aux Pays-Bas, le sinistre devant être indemnisé par le Bureau national français, pour compte du Bureau national néerlandais. Cet arrêt confirme la portée de la directive précitée, mettant à charge du Bureau du pays ayant délivré les plaques d'immatriculation le remboursement des dommages causés par le véhicule, même volé.

Le problème posé à la Cour dans cette espèce était compliqué par le fait que les plaques étaient fausses, puisqu'elles n'avaient pas été réglementairement délivrées pour le véhicule en question. La solution proposée par l'arrêt était préoccupante, puisqu'elle avait pour résultat de mettre à charge du marché de l'assurance automobile du pays des plaques fausses le remboursement dû au Bureau gestionnaire, alors que ce pays n'avait aucun lien avec le véhicule volé. Le Conseil des Bureaux a dès lors conclu, le 17 septembre 1993, une convention (la "Convention des fausses plaques") qui prévoit le remboursement des indemnités versées aux victimes par le bureau du pays où la véritable plaque d'immatriculation du véhicule a été établie. Il faut du reste souligner que l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés Européennes du 12 novembre 1992 se référait, pour la solution définitive, à l'interprétation qui devait être donnée aux accords conclus entre les bureaux nationaux²⁸¹.

* *
*

BIBLIOGRAPHIE

Actes de colloques

²⁸¹ Pour l'historique du problème cf. S. VAN TRAPPEN, *op. cit.* pp. 113 à 122; cf. également *L'indemnisation des dommages causés par des véhicules étrangers en Belgique*, Les cahiers de l'assurance, 1997, Bruxelles, U.P.E.A., p. 53 et ss.

La nouvelle réglementation de l'assurance RC automobile, Academia - Bruylant, 1990.
Les assurances de l'entreprise, Bruxelles, Bruylant, 1993.
L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation, Academia - Bruylant, 1995.
L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L-U.C.L., 1998, à paraître

Ouvrages

Ph. COLLE, *Les contrats d'assurance réglementés*, Bruxelles, Bruylant, 1998.
H. de RODE et F. DEMBOUR, *Memento de la circulation routière*, Diegem, Kulwer, 1998.
J.L. FAGNART, *Droit privé des assurances terrestres*, Traité pratique de droit commercial, T. III, Story-Scientia, 1998
M. FONTAINE, *Droit des assurances, Précis*, 2ème éd., Bruxelles, Larcier, 1996.
Y. LAMBERT-FAIVRE, *Le droit du dommage corporel: systèmes d'indemnisation*, Paris, Dalloz, 1993.
STARCK, L. ROLAND et BOYER, *Obligations. Responsabilité délictuelle*, 1991, Paris, Litec.
S. VAN TRAPPEN, "Le Fonds Commun de Garantie Automobile", *Dossiers du Journal des Tribunaux*, Bruxelles, Larcier, 1994.
X, *L'assurance en Belgique, rapport d'activités 1997*, Bruxelles, U.P.E.A

Articles

G. CHAPPUIS, "Accidents de la route dans les pays non EEE (espace économique européen)", in *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L-U.C.L., 1998, à paraître.
R.O. DALCQ, "Accidents de la circulation routière et droit international privé et judiciaire", in *Liber amicorum Yvon Hannequart et R. Rasir*, Diegem, Kluwer, 1997, pp. 1 à 13.
A. DEBRULE, "La loi du 11 juillet 1994 sur les tribunaux de police, section civile", *J.L.M.B.*, 1996, pp. 56 à 65.
P.H. DELVAUX, "Commentaire des articles 12 à 29. Action directe et sanctions pénales", in *La nouvelle réglementation de l'assurance RC automobile*, Academia - Bruylant, 1990, pp. 71 à 87.
P.H. DELVAUX, "Les recours de l'assureur et les recours entre co-auteurs", in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia - Bruylant, 1995, pp. 107 à 126.
N. DENOËL, "L'indemnisation des usagers faibles. L'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs", in *Droit des assurances*, Formation permanente- C.U.P., vol. XIII, 1997, pp. 113 à 140.
H. de RODE, "Les limites du droit à indemnisation. Catégories de victimes. Faute inexcusable", in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia - Bruylant, 1995, pp. 75 à 106.
H. de RODE, "L'arrêt de la Cour d'Arbitrage du 21 mars 1995 et ses conséquences quant aux actions de responsabilité ou la boîte de Pandore", *Bull. Ass.*, 1996, pp. 23 à 32.
H. de RODE, "La charge de la preuve en matière d'assurance. L'arrêt de la Cour de cassation du 5 janvier 1995 et ses conséquences", in *Droit de la preuve*, Formation Permanente, C.U.P., vol. XIX, octobre 1997, pp. 5 à 43.
H. de RODE, Les assurances de responsabilité, Livre 70., in *Responsabilités et réparation des dommages*, dir. J.L. FAGNART, Diegem, Kluwer, 1998.
G. DROZ, "La Convention de Lugano parallèle à la Convention de Bruxelles concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale", *Rev. crit. dr. intern. privé*, 1989, pp. 1 à 51.
B. DUBUISSON, "A propos de la nature et du régime juridique de l'action récursoire de l'assurance R.C. automobile", *R.G.A.R.*, 1988, n° 11.351 et 11.380.
B. DUBUISSON, "Commentaires des articles 1 à 11", in *La nouvelle réglementation de l'assurance RC automobile*, Academia - Bruylant, 1990, pp. 13 à 69.
B. DUBUISSON, "La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation ou l'art du clair obscur", in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia-Bruylant, 1995, pp. 9 à 48.

B. DUBUISSON, "Action récursoire de l'assureur automobile contre les parents du mineur, auteur de l'accident", *J.T.*, 1996, p. 525.

B. DUBUISSON, "L'assurance automobile obligatoire et le droit international privé", in *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L.-U.C.L., 1998, à paraître.

J.L. FAGNART, "Examen de jurisprudence, 1981 à 1990, les assurances terrestres", *R.C.J.B.*, 1992, pp. 53 à 144.

J.L. FAGNART, "L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation après la réforme baelée du 30 mars 1994", *R.G.A.R.*, 1994, n° 12388.

M. HOUBEN, "L'action récursoire de l'assureur dans les assurances de responsabilité", in *Droit des assurances*, Formation permanente- C.U.P., vol. XIII, 1997, pp. 79 à 112.

A. JACOBS, "Prescription de l'action civile née d'une infraction. La loi nouvelle est arrivée!", note sous Civ. Namur, 21 avril 1998, *J.L.M.B.*, 1998, pp. 1310 à 1315..

P. JENARD, "Les développements attendus et inattendus de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968", *J. T.*, 1989, p. 173.

P. LAGARDE, "Responsabilité et compétence judiciaire: les Conventions de La Haye et de Bruxelles", in *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L.-U.C.L., 1998, à paraître.

S. MAUCQ, "Les nouvelles attributions du Fonds Commun de Garantie Automobile : le concept de cas fortuit à l'épreuve d'une législation particulière ?", *Annales de Droit de Louvain*, 1986, p. 361.

D. PHILIPPE, "Les conditions d'application de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur", in *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Academia - Bruylant, 1995, pp. 51 à 73.

A. PIRE, "L'assurance automobile obligatoire: règlement des accidents par les Bureaux", in *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L.-U.C.L., 1998, à paraître.

J. RINKES, "Pour une solution plus radicale: indemnisation sur base de la loi du pays du dommage (lex damni)", in *L'Europe de l'assurance automobile et les droits de l'usager de la route*, 5ème colloque international de droit des assurances, K.U.L.-U.C.L., 1998, à paraître.

J. ROGGE, "L'assurance des risques d'exploitation", in *Les assurances de l'entreprise*, Bruxelles, Bruylant, 1993, pp. 175 à 213.

M.L. STENGERS, "Commentaire de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière", *R.G.A.R.*, 1975, n° 9503.

M. VANDERMERSCH et D. M. PHILIPPE, "La responsabilité des communes en matière de voirie et la faute de la victime.", note sous Cass., 21 octobre 1993, *J.L.M.B.*, 1993, pp. 85 à 90.

M. VANDERWECKENE, "L'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 modifié par la loi du 13 avril 1995: vers une indemnisation des passagers, piétons et cyclistes sur le modèle français?", *R.G.A.R.*, 1997, n° 12.865.

C. VAN SCHOUBROECK, G. JOCQUE, A. VANDERSPIKKEN, H. COUSY, "Overzicht van rechtspraak. Verzekering motorrijtuigen (1980-1997)", *T.P.R.*, 1-1998, pp. 53 à 327.

M. WATTE, "Les règles belges de conflits de juridiction en matière de réparation des accidents de la circulation routière", *R.G.A.R.*, 1976, n° 9613.

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Chapitre 1. REGLEMENTATION DU CONTRAT D'ASSURANCE R.C. AUTOMOBILE	
§ 1. Réglementation belge.....	1
§ 2. Textes internationaux.....	2
Chapitre 2. L'OBLIGATION D'ASSURANCE	
SECTION 1. Champ d'application.....	2
§ 1. Principe.....	2
§ 2. Débiteur de l'obligation d'assurance.....	3
§ 3. Objet de l'assurance: la responsabilité liée à l'usage du véhicule désigné.....	3
§ 4. Champ territorial de l'obligation d'assurance.....	4
§ 5. Personnes dispensées de l'obligation d'assurance.....	5
SECTION 2. Preuve et sanction du respect de l'obligation d'assurance.....	5
§ 1. Preuve de l'existence d'une assurance vis-à-vis des victimes.....	5
§ 2. Preuve de l'assurance entre assureur et preneur d'assurance.....	6
§ 3. Preuve du respect de l'obligation d'assurance vis-à-vis de l'autorité publique.....	7
Chapitre 3. RESPONSABILITES COUVERTES	
SECTION 1. Personnes assurées.....	7
§ 1. Le propriétaire et le conducteur du véhicule.....	7
§ 2. Le détenteur du véhicule.....	7
§ 3. Autres personnes assurées.....	8
§ 4. Personnes exclues.....	8
SECTION 2. Victimes exclues.....	9
§ 1. Le responsable du sinistre et ses ayants droit et le travailleur exonéré légalement de sa responsabilité.....	9
§ 2. Exclusion des dommages matériels en l'absence de lésions corporelles.....	9
a. Principe: exclusion des dommages matériels en l'absence de lésions corporelles....	9
b. Exceptions: le vice des véhicules.....	10

SECTION 3. Responsabilités couvertes.....	10
§ 1. Principe.....	10
§ 2. Loi applicable.....	10
SECTION 4. Etendue financière de la garantie.....	11
SECTION 5. Risques exclus.....	11
§ 1. Risques couverts vis-à-vis des victimes mais exclus vis-à-vis de l'assuré.....	11
§ 2. Risques non couverts.....	12
a. Participation du véhicule assuré à des courses autorisées.....	13
b. Risques non liés à la circulation.....	14
c. Autres risques exclus.....	14
Chapitre 4. LES RELATIONS CONTRACTUELLES	14
SECTION 1. Conclusion du contrat.....	14
§ 1. La proposition d'assurance.....	14
a. Obligation de description complète du risque.....	15
b. Conséquence d'un manquement à l'obligation de description.....	15
§ 2. Détermination de la prime et de la franchise.....	16
a. Principes généraux.....	17
b. Système du bonus-malus.....	17
c. Franchise.....	17
d. Participation bénéficiaire.....	17
e. Segmentation.....	18
§ 3. Conclusion du contrat.....	18
SECTION 2. Durée du contrat.....	18
SECTION 3. Modifications du contrat.....	18
§ 1. Modifications des conditions de garantie ou du tarif.....	19
§ 2. Indexation de la prime.....	19
§ 3. Modification du risque.....	20
a. Aggravation du risque.....	20
b. Diminution du risque.....	21
§ 4. Transfert du véhicule assuré.....	21
SECTION 4. Obligations nées du contrat.....	21
§ 1. Obligations du preneur d'assurance.....	22
a. Paiement de la prime.....	22
b. Obligations des assurés en cas de sinistre.....	22

§ 2. Obligations de l'assureur.....	23
	23
	24
a. Délivrance du certificat d'assurance.....	25
b. Fourniture de la garantie et direction du procès.....	
c. Fourniture de l'attestation de degré bonus-malus à la fin du contrat.....	25
SECTION 5. Suspension du contrat d'assurance.....	25
§ 1. Notion.....	25
§ 2. Conditions et effets.....	26
SECTION 6. Fin du contrat d'assurance.....	26
§ 1. Résiliation pour disparition du risque.....	26
§ 2. Autres cas de résiliation du contrat d'assurance.....	26
	27
a. Résiliation par l'assureur.....	
b. Résiliation par le preneur d'assurance.....	27
§ 3. Formes et effets de la résiliation.....	
Chapitre 5. DROITS DES VICTIMES ET RECOURS DE L'ASSUREUR	28
SECTION 1. Droit des victimes.....	28
§ 1. Débiteurs de la réparation.....	28
§ 2. Régime de l'action directe.....	30
§ 3. La protection "des victimes faibles": l'article 29 bis.....	30
	30
a. Texte applicable.....	36
b. Conditions de l'application de l'article 29 bis.....	37
c. Débiteurs de l'indemnité.....	38
d. Recours possibles.....	
e. Incidence du droit commun.....	38
§ 4. Modalités du paiement de l'indemnité.....	39
SECTION 2. Recours de l'assureur.....	39
§ 1. Fondement de l'action récursoire.....	40
§ 2. Motifs de l'action récursoire.....	40
	40
a. Article 25, 1°.....	43
b. Article 25, 2°.....	45
c. Article 25, 3°.....	45
d. Article 25, 4°.....	45
e. Article 25, 5°.....	
f. Article 25, 6°.....	45
§ 3. Effets de l'action récursoire.....	46
§ 4. Répétition de l'indu et enrichissement sans cause.....	

Chapitre 6. LE FONDS COMMUN DE GARANTIE

SECTION 1. Généralités.....	46
§ 1. Origine et réglementation applicable.....	46
§ 2. Importance financière des interventions du Fonds.....	47
SECTION 2. Cas d'intervention du Fonds.....	48
§ 1. Véhicules non identifiés.....	48
§ 2. Véhicules non assurés.....	49
a. Véhicules soumis à l'obligation d'assurance.....	49
b. Absence d'assurance.....	49
c. Personnes indemnisables.....	51
§ 3. Dommages résultant d'un cas fortuit.....	51
a. Première condition: l'existence d'un cas fortuit.....	52
b. Deuxième condition: le fait qu'aucune entreprise d'assurance ne soit obligée à la réparation.....	54
c. L'intervention du Fonds concerne tant les lésions corporelles que les dommages matériels, avec une franchise de 10.000 F par personne et par sinistre (montant non indexé).....	55
d. Autres débiteurs de l'indemnisation.....	55
§ 4. Dommages causés par un véhicule à la suite d'un vol, de violence ou de recel.....	55
a. Dommages causés par le voleur.....	56
b. Dommages causés par celui qui s'est emparé du véhicule par violence.....	57
c. Dommages causés par le receleur du véhicule.....	58
d. Etendue de l'intervention du Fonds et personnes indemnisables.....	58
e. Cas particulier de l'accident causé par un véhicule volé et ayant son stationnement dans un autre pays de la communauté.....	58
§ 5. Retrait ou renonciation de l'agrément, faillite de l'assureur.....	59
SECTION 3. Exclusions particulières.....	59
§ 1. Exclusions liées à la cause du sinistre.....	59
§ 2. Règles particulières liées à la personne réclamant l'indemnisation.....	59
SECTION 4. Règles de procédure.....	60
SECTION 5. Missions particulières du Fonds.....	61
Chapitre 7. CONTENTIEUX	
SECTION 1. Procédure.....	61
§ 1. Compétence des tribunaux.....	61
a. Compétence rationae materiae.....	61
b. Compétence territoriale.....	62

§ 2. Règles de procédure devant le tribunal de police, section civile.....	62
	63
§ 3. Opposabilité des jugements, interventions des diverses parties.....	64
§ 4. Arbitrage.....	64
SECTION 2. Prescription.....	64
§ 1. Prescription de l'action de la personne lésée.....	64
	65
a. Action de la personne lésée contre l'assuré.....	
b. Action de la personne lésée contre l'assureur.....	65
§ 2. Prescription de l'action de l'assuré contre l'assureur.....	66
§ 3. Prescription de l'action de l'assureur contre l'assuré.....	
Chapitre 8. ASPECTS INTERNATIONAUX	
	66
SECTION 1. Suppression du contrôle de l'assurance lors du franchissement des frontières, dans l'Union européenne.....	67
SECTION 2. Détermination des lois applicables.....	67
§ 1. Loi applicable à la responsabilité civile.....	67
§ 2. Loi applicable à l'obligation d'assurance.....	68
§ 3. Loi applicable au contrat d'assurance.....	69
§ 4. Détermination de la compétence judiciaire.....	70
SECTION 3. Couverture des dommages non assurés.....	70
§ 1. Dommages causés par un véhicule non assuré ou non identifié.....	
	70
§ 2. Dommages causés par un véhicule étranger volé, recelé, ou dont on s'est emparé par violence.....	